BAJAS MALVINAS. a) F.A.A. por sistema de armas
b) FLOTA BRITÁNICA

SECTOR	
A	ARMARIO
B	ESTANTERIA
C	FICHERO
D	ESTANTE
E	CARPETA
F	BIBLIORATO
G	CAJA/ON
H	
I	ALFABETICO
J	EJEMPLAR

1

Caja 90

MALVINAS

SITIO WEB

(hasta 20-MAY)

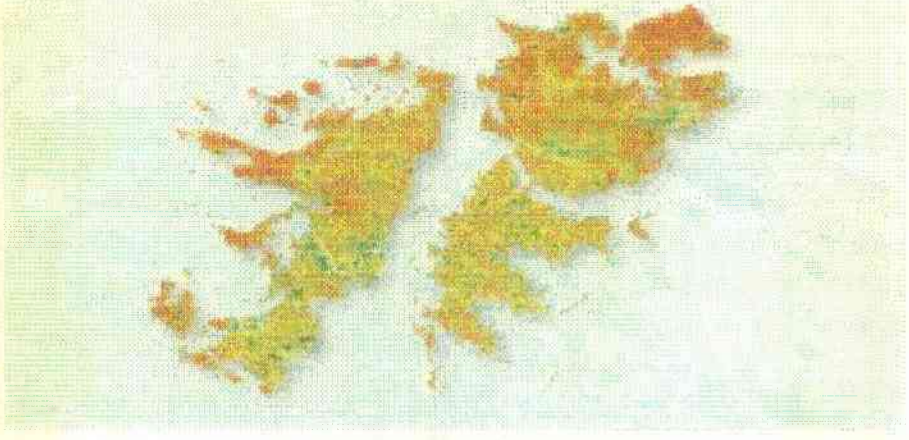
TEXTO PARA CORREGIR

ESPIRAL

ALTEZA®

INDUSTRIA ARGENTINA

La Fuerza Aérea Argentina en Malvinas



Antecedentes Operaciones Aéreas Reconocimientos
Las cifras Memoria de caídos Pictorial Malvinas

Personal Veterano de Malvinas

Aclaración

Siendo éste el relato de la participación de los hombres de la Fuerza Aérea Argentina en la historia de Malvinas, toda mención de los hechos políticos, es sólo para interpretar la forma que condujo a sus hombres a un enfrentamiento desigual para el que no existían hipótesis de conflicto o previsiones de naturaleza alguna.

De la misma forma, toda mención a las operaciones navales y terrestres tiene como único propósito ubicar los acontecimientos en el contexto de la guerra.

La Fuerza Aérea Argentina ha confeccionado el informe de Malvinas con carácter histórico institucional. No es definitivo, ya que constantemente se abren nuevas fuentes de información, en nuestro país y en otros, que aportan datos que deben ser incorporados para mantener la veracidad y credibilidad del trabajo.

La FAA es consciente del riesgo de generalizar las causas con una tendencia simplista y hará notar los aspectos parciales y los antecedentes disponibles para completar un cuadro de apreciaciones comprensibles.

La Fuerza intervino en una batalla en la que se observaron los usos y costumbres de la guerra con máximo cuidado, en particular con la población civil. Se abonaron escrupulosamente todos los servicios y abastecimientos que se requirieron y se evitaron molestias innecesarias a los pobladores.

El respeto al malvinense y a su seguridad se consideró como una responsabilidad básica del gobierno argentino.

pio de acuerdo que quedó plasmado en un documento secreto que se denominó Memorándum de Entendimiento, cuyo párrafo 4 establecía:

...El objetivo común es solucionar definitivamente y en forma amistosa la disputa sobre la soberanía, teniendo debidamente en cuenta los intereses de la población...
El Gobierno del Reino Unido, como parte de esa solución final, reconocería la soberanía de la República Argentina sobre las islas a partir de una fecha a ser convenida...

Lamentablemente, y a pesar de su calificación de secreto, la aparición prematura del acuerdo en la prensa británica y el accionar de ciertos grupos activistas londinenses lo hicieron fracasar. Al respecto, el periódico londinense The Guardian, (19 de junio de 1982), esclareció las razones de este lamentable fracaso de 1968, al publicar el siguiente artículo:

El abogado William Hunter Christie, (cuya actuación se repetiría en 1982), ex miembro del Foreign Office, fue informado por una fuente secreta dentro del Ministerio de Defensa sobre las negociaciones que se llevaban a cabo entre ambos gobiernos, y que se estaba a punto de reconocer la soberanía argentina (sobre las Islas Malvinas). De inmediato Christie persuadió a la Falkland Islands Company (FIC) para establecer un comité con el fin de mantener las islas bajo la soberanía y absoluto dominio de Gran Bretaña. Luego, el abogado suministró información a un puñado de parlamentarios conservadores para debatir el tema en el Parlamento y preparó material periodístico para los medios de difusión en una campaña publicitaria. El Daily Express, a primera página, se convirtió en el arma principal de la campaña que arruinó y congeló las negociaciones.

Los debates de marzo de 1968 demostraron que las Malvinas eran un campo minado político, listo para explotar en las principales páginas de los diarios y de encender los viejos instintos imperiales de los conservadores.
Premonitoriamente, H. S. Ferns, profesor de ciencias políticas de la Universidad de Birmingham escribía entonces:

Es posible prever una situación en que la Argentina forzará la solución, como puede hacerlo, con el apoyo de la ONU, de la OEA y de los Estados Unidos, y hacer así algo que el gobierno argentino no desea hacer, esto es, humillar a Inglaterra. Si ello sucede, los británicos no podrán culpar a nadie sino a sí mismos.

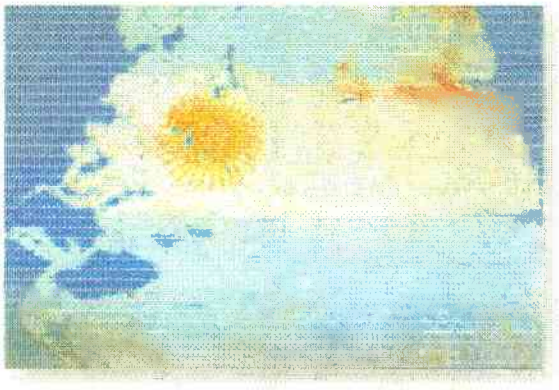
El partido conservador británico desplazó al laborismo en 1970. A partir de entonces, las resoluciones de la ONU, que habían logrado consensos unánimes en favor de la Argentina en 1966, 1967 y 1969, dejaron de tener eco en Londres, y se produjo un estancamiento en las negociaciones.

LA DECLARACIÓN CONJUNTA DE BUENOS AIRES

Recién el 1° de julio de 1971, como corolario del Memorándum de Entendimiento, se firmó el Acuerdo sobre Comunicaciones. Este documento, denominado Declaración Conjunta de Buenos Aires, era el primer logro de las negociaciones.
Por su importancia, se incluye como Anexo 1 el texto completo del acuerdo alcanzado entre la Argentina y Gran Bretaña sobre el futuro de las islas.
La Argentina se comprometió a establecer comunicaciones aéreas, brindar facilidades para la salud y educación de los isleños, prestar asistencia técnica y logística. Debería también construir una

Este informe no incluye evaluaciones subjetivas o expresadas en forma eventual o potencial, porque las posibilidades serían interminables. Los relatos de los protagonistas y transcripciones de publicaciones se destacan con letra bastardilla color azul . Se informa sobre la participación de la FAA y de hecho se fijan momentos con relación a la actuación de las otras FFAA y FFSS (Ejército, Armada, Gendarmería y Prefectura Naval), que siempre se conceptualizaron como operaciones conjuntas, donde prácticamente no existieron fricciones en la batalla.

Las menciones a las horas en que ocurrieron los distintos hechos, están referidos a la Hora Oficial Argentina (GMT-3), salvo que expresamente se aclare lo contrario. El personal militar mencionado figura con el grado que tenía al momento mismo de los acontecimientos.



Bandera argentina que ondeó en la BAM Malvinas desde el 2 de abril de 1982. Recibió su bautismo de fuego el 1° de mayo, a las 04:00 hs, cuando en la primera incursión de la RAF, un avión Vulcan B2, bombardeó la base. Ese mismo día, soportó varios ataques de aviones Harrier.
La Escuela de Aviación Militar es la depositaria de esta reliquia histórica.

Textos: Historia de la Fuerza Aérea Argentina
Dirección de Estudios Históricos
Imágenes: reproducción de óleos del Cap(Res.) Ezequiel Martínez

Copyright © 1998. Fuerza Aérea Argentina

pista próxima a Puerto Stanley y establecer servicios aéreos, postales, telefónicos y telegráficos. Este logro generó gran optimismo en Buenos Aires.

CONTINÚAN LAS NEGOCIACIONES

En 1973, nuevamente la Asamblea General de la ONU manifestó su preocupación por la falta de progreso de las negociaciones respecto de la soberanía, debido a la intransigencia británica, lo cual quedó expresado en la Resolución 3160 (XXVIII).
Simultáneamente, reconoció los esfuerzos del gobierno argentino por promover el bienestar de los pobladores isleños y volvió a descartar la aplicación del derecho a la libre determinación. Pese a todo ello, el Reino Unido no modificó su postura.
Dentro de la Organización de Estados Americanos (OEA), el Comité Jurídico Interamericano expresó en 1974 su inquietud, ya que en tierras de América todavía se conservaban territorios ocupados por potencias extranjeras, no obstante los reiterados reclamos de los estados latinoamericanos que exigían su devolución.
En 1976, este mismo comité declaró que la República Argentina tenía inobjetables derechos de soberanía sobre las Islas Malvinas. La cuestión fundamental a resolver era el procedimiento para el reintegro de su territorio.
Ese mismo año, la Asamblea General de la OEA hizo suya la declaración y agregó que la presencia de buques de guerra británicos en aguas de estados americanos, constituía amenazas a la paz y a la seguridad del continente.
En las asambleas de los años 1975 y 1976, las conferencias de ministros de relaciones exteriores de los Países No Alineados reunidos en Lima (Perú) y en Colombo (Sri Lanka ex Ceilán), respectivamente, se pronunciaron en favor de los derechos argentinos.
Por entonces se hallaba en aguas de las Islas Malvinas el buque científico británico Shackleton desarrollando tareas de prospección de los recursos económicos de los mares adyacentes. Estas actividades no habían sido autorizadas por el gobierno argentino. Se produjo un incidente entre la nave británica y el destructor ARA Almirante Storni. El hecho provocó el retiro de los embajadores de ambos países y la interrupción de las negociaciones. Pero el Informe Shackleton determinó que la explotación de las riquezas del área no sería racional o redituable sin la cooperación y buena voluntad del gobierno argentino.
El comité de la Falkland Islands Company (FIC), opuesto a la corriente de opinión del Foreign Office*, que buscaba una fórmula de transacción con la Argentina, logró que se reformara el Consejo Legislativo de las islas, obteniendo una mayor representación kelper** en dicho organismo. De esta manera, procuró que en toda la negociación sobre el futuro de las islas se consideren los deseos de sus pobladores como condición sine qua non. Esto, en la práctica, significaba bloquear todo intento de transferencia de soberanía a la Argentina. De hecho, la población isleña nunca fue consultada en un referendum o dictamen público acerca de estas cuestiones, que, por consiguiente, quedaban en manos de una selecta minoría designada por la FIC, la cual, sólo atendía los intereses de la empresa colonial y no los de la colectividad que representaba, y menos aún los de la corona británica.
Todo esto sucedía mientras la Argentina, pacientemente, construía el aeródromo y establecía una línea aérea, además de otras facilidades que aumentaban el bienestar de la población isleña ganando simpatías y apoyo por parte de los kelpers.

* Foreign Office: Ministerio de Relaciones Exteriores británico.
** Kelper: Nativo de las Islas Malvinas.

MALVINAS
Un Objetivo Nacional para los Argentinos

Este relato sobre la participación de los hombres de la Fuerza Aérea Argentina en la historia de Malvinas, lo iniciaremos explicando las causas del conflicto.

La usurpación y presencia británica permanente en las Islas Malvinas, comenzó a definir un sentimiento de agravio en el Estado argentino que con el transcurrir del tiempo se convirtió en parte de la conciencia nacional.

En 1982, era parte de esa conciencia que ese apoderamiento de parte del territorio argentino había sobrevenido 149 años antes. Cuando están en juego elementos relacionados con la condición de nación, los aniversarios notables suelen adquirir un significado simbólico que en otras condiciones quizá no lo tengan.

La política exterior argentina procuró una solución pacífica y negociada para la reivindicación territorial DETALLE que heredara de España a partir de la independencia de las Provincias Unidas del Río de la Plata DETALLE

Predisposición argentina de paz y acuerdo

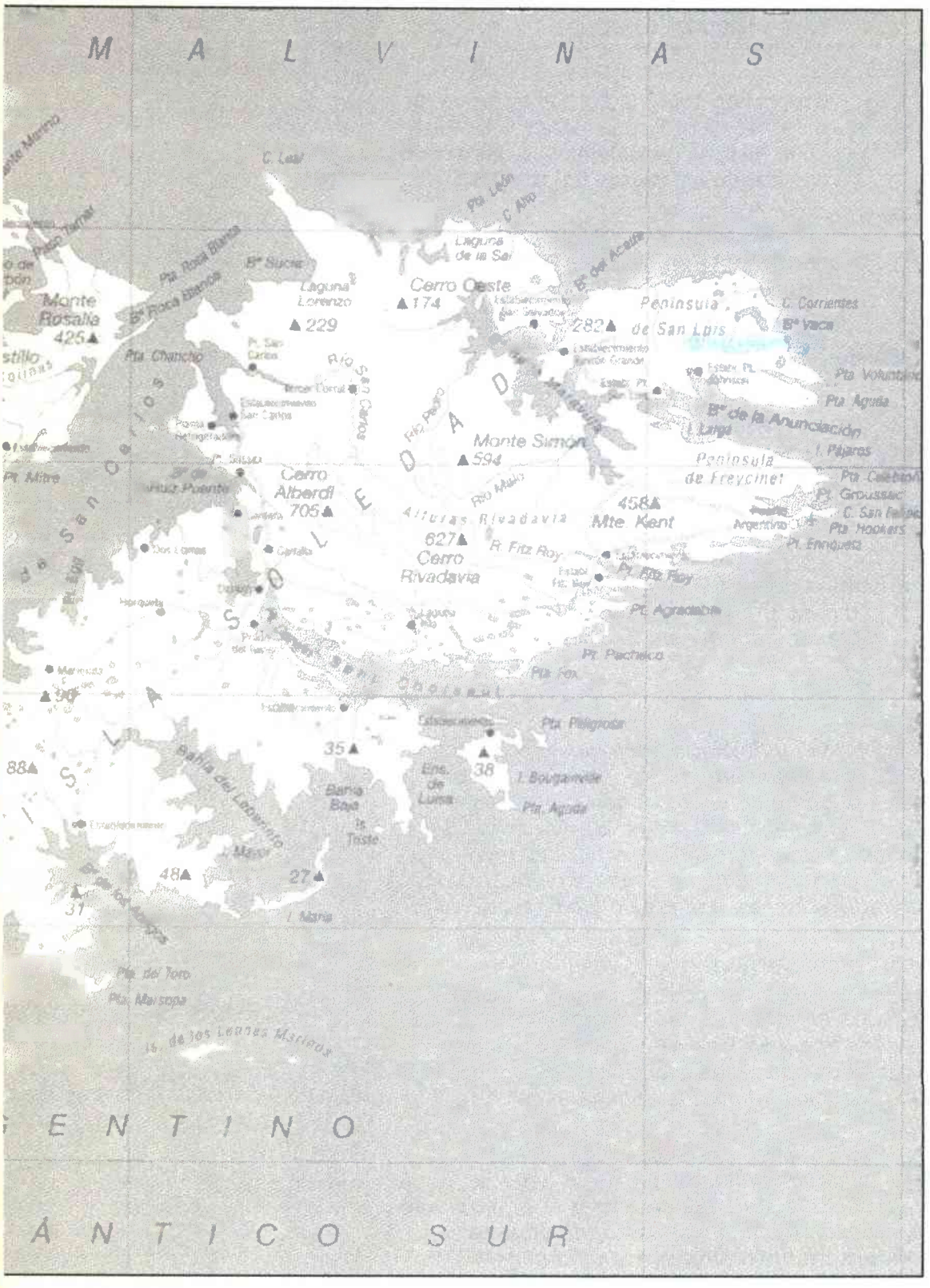
Respecto de los antecedentes jurídico-políticos que avalan las pretensiones de uno y otro país sobre las islas Malvinas, se ha comprobado que desde el punto de vista del derecho internacional, el sistema de reconocimiento legal vigente en Europa en los Siglos XVI y XVII concedía reclamos de territorio *res nullis* cuando se incluían el *derecho del descubrimiento, la ocupación efectiva, los tratados o acuerdos internacionales y la proximidad geográfica*.

La usurpación y el reclamo argentino

Desde 1833, en que fueran usurpadas por el antiguo Imperio Británico y transformadas en colonia, Argentina reclamó diplomáticamente su reintegro. Se llevó el asunto a las Naciones Unidas y, pese a sus recomendaciones específicas, se tropezó con la constante negativa británica a negociar la soberanía.

En enero de 1966 viajó a Buenos Aires el canciller británico Michael Stewart para iniciar los contactos previos a negociar con la Argentina el futuro de las islas. En 1968 se llegó a un principio de acuerdo que quedó plasmado en un documento secreto que se denominó **Memorandum de Entendimiento**, cuyo párrafo 4 establecía:

...El objetivo común es solucionar definitivamente y en


M A L V I N A S
Monte Rosalía
425
Laguna Lorenzo
229
Cerro Oeste
174
282
Peninsula de San Luis
Monte Simón
594
Cerro Alberdi
705
Alturas Rivadavia
627
Cerro Rivadavia
458
Mte. Kent
Peninsula de Freycinet
Pt. Mitre
Pta. Chancho
Pta. Roca Blanca
Pta. Agüda
Pta. Pacheco
Pta. Fox
Pta. Peligrosa
Bahía del Laberinto
Bahía Baja
35
38
48
27
31
88
90
I. Bougainville
I. María
Pta. del Toro
Pta. Marsopa
Is. de los Leones Marinos
E N T I N O
Á N T I C O S U R

forma amistosa la disputa sobre la soberanía, teniendo debidamente en cuenta los intereses de la población...

El Gobierno del Reino Unido, como parte de esa solución final, reconocería la soberanía de la República Argentina sobre las Islas a partir de una fecha a ser convenida...

Lamentablemente, y a pesar de su calificación de secreto, la aparición prematura del acuerdo en la prensa británica y el accionar de ciertos grupos activistas londinenses lo hicieron fracasar.

Recién el 1º de julio de 1971, como corolario del Memorandum de Entendimiento, se firmó el acuerdo sobre comunicaciones.

Este documento, denominado **Declaración Conjunta de Buenos Aires**, era el primer logro de las negociaciones. DETALLE

La República Argentina había realizado esfuerzos sostenidos hacia la población de las islas, dando notables señales de buena voluntad, como lo atestigua la política de comunicaciones, llevada a cabo por la Fuerza Aérea Argentina entre 1971 y 1982, que se mantuvo aún en épocas en que se carecía de embajadores acreditados en Buenos Aires y Londres. DETALLE

Para Argentina fue una experiencia inédita, tanto los diez años previos al conflicto como la propia batalla, para completar la reivindicación territorial que heredara de España a partir de la independencia de las Provincias Unidas del Río de la Plata, ya que su política exterior siempre se caracterizó por la solución pacífica y negociada de sus diferendos limítrofes.

El pensamiento de los malvinenses

El malvinense en general, más allá de sus gestos y actitudes corteses o cordiales hacia el personal argentino destacado por la FAA en las islas, sustentaba un claro sentimiento de rechazo a la posibilidad de que alguna vez se produjera el temido cambio de soberanía. Por eso se resistía a toda acción que supusiese un avance en las negociaciones.

La mayor resistencia a la presencia argentina provenía de los grupos de presión que al ver peligrar sus intereses se defendían con todos sus recursos, aunque por distintas motivaciones.

La *Falkland Island Company*, dominadora por décadas de toda la actividad económica de las islas, sentía cada vez más el peligro de tener que enfrentarse con la competencia argentina y no avizoraba ninguna perspectiva beneficiosa ante un eventual cambio del status de soberanía.

La decisión de recuperar las Malvinas

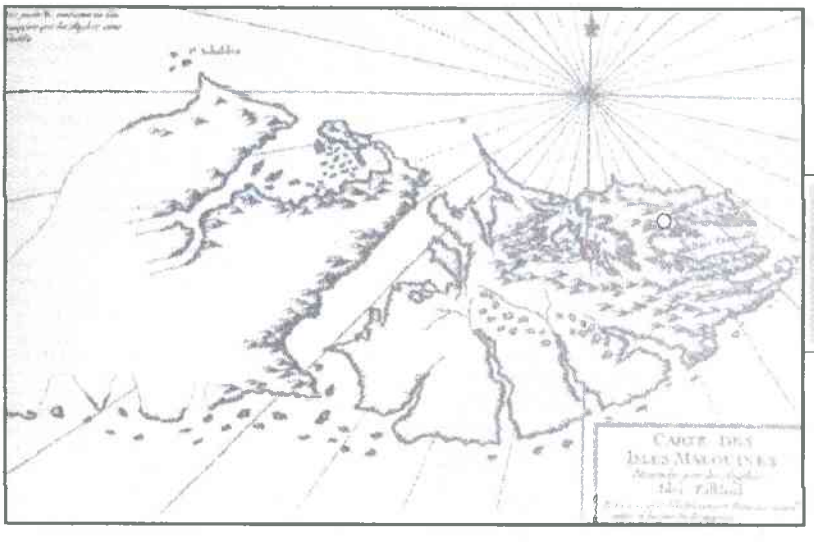
El gobierno militar consideró, a finales de 1981, que, a pesar de las recomendaciones de la Organización de las Naciones Unidas y de los esfuerzos diplomáticos y económicos argentinos, el Reino

CAPÍTULO I

RECLAMOS DE SOBERANÍA

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Antes de ser descubiertos, las Islas Malvinas y otros territorios insulares fueron conferidos a España y a Portugal, por las bulas papales del Papa Alejandro VI, de 1493.
Aunque faltan relaciones documentales fehacientes, se ha sostenido como probables descubridores de las Islas Malvinas a los navegantes al servicio de España, como es el caso de alguna de las naves desertoras de la expedición de Hernando de Magallanes, en 1520. No obstante, los estudios cartográficos le adjudican el hallazgo a la nave "Incógnita" de la expedición del Obispo de Plasencia, también llamada de Alonso de Camargo, el 4 de febrero de 1540.
Inglaterra supone que el marino inglés John Davis descubrió las islas el 14 de agosto de 1592. Sin embargo, el posible hallazgo de las islas por Richard Hawkins, el 2 de febrero de 1594, ha merecido mayor atención.
El primer avistaje sin objeciones, y que está reflejado en la cartografía inmediatamente posterior, fue el efectuado por el holandés Sebald de Weert, el 24 de enero de 1600.
Entre 1600 y 1764, las islas fueron avistadas y visitadas por marinos holandeses, ingleses y franceses.
En 1764, con la expedición de Luis Bougainville, comienza la colonización de las islas. Francia se constituyó en la primera nación en establecer un asentamiento, llamado Saint Louis, al este de la Isla Soledad.



Carta de las islas confeccionada por Bougainville, con el nombre en francés. La marca indica el asentamiento de la primera colonia, ocurrido en febrero de 1764.

En 1765, Inglaterra envió una expedición colonizadora. Ingresó a un gran puerto (formado por las islas Trinidad, Vigía y noreste de la Gran Malvina), al que denominó Port Egmont, desembarcaron, izaron su bandera y tomaron posesión de todas las islas vecinas bajo el nombre de Falkland Islands. En 1766, otra expedición estableció, en Port Egmont, el Fuerte George.

Unido no accedería a negociar sobre la soberanía.

Por tanto, la Junta Militar previó una alternativa militar para el caso de que fracasaran las tratativas diplomáticas. Aprobó la idea del Almirante Jorge Isaac Anaya de recuperar las Malvinas mediante una acción sorpresiva e incruenta para las fuerzas inglesas, y posteriormente negociar el traspaso de la soberanía.

Se creó una Comisión de Trabajo Conjunta para realizar el planeamiento de la recuperación. La Comisión de Trabajo estableció como fecha más temprana para realizar la operación el 15 de mayo. Sin embargo, durante marzo de 1982 se producen acontecimientos que alteraron esa fecha, e incluso, lo que era sólo una alternativa se transformó en el objetivo principal.

Por lo expuesto la Junta Militar decidió recuperar las islas Malvinas el día 1º de abril de 1982, basando la acción en las siguientes suposiciones:

1. Que el Reino Unido no reaccionaría con violencia.
2. Que EEUU se mantendría al margen.
3. Que se podría controlar la crisis y, por lo tanto, habrían negociaciones por la cesión de la soberanía.

Así, la Argentina buscó recuperar un espacio territorial cuya legitimidad ha sido reconocida por los organismos internacionales con injerencia en el caso: la ONU, al reconocer la naturaleza colonial de diferendo en su Resolución 1514 y la validez de los reclamos argentinos sobre las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur en su Resolución 2065, invitando a ambos gobiernos a mantener negociaciones por el futuro de las islas.

La legitimidad del reclamo fue también reconocida por la OEA (Organización de Estados Americanos) en el Comité Jurídico Interamericano, por el Buró de Países No Alineados y la Resolución del TIAR (Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca) del 26 de Abril de 1982.

Los sucesos del mes de abril

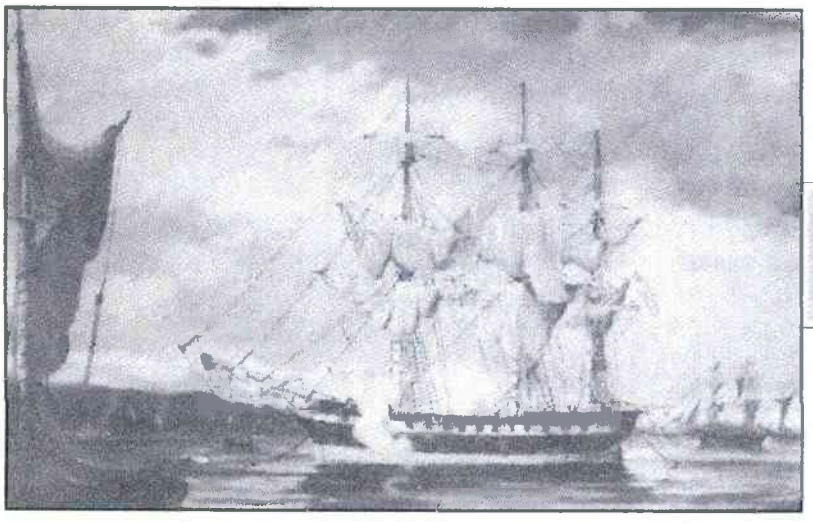
Por razones meteorológicas, la alternativa militar en la recuperación de las islas se demoró hasta el 2 de abril. Ese día el mundo despertó ante un hecho sin antecedentes, en particular para América Latina, con uno de sus países integrantes erigiéndose solitario para recuperar un bastión colonial, ocupado desde el año 1833.

Enterada España de la ocupación francesa y ante su reclamo, el 2 de abril de 1767, Francia reconoció internacionalmente el derecho español, y resolvió devolverlas, previa indemnización de todos los gastos ocasionados, a Luis Bougainville. España continuó administrando las islas a través del capitán de navío Felipe Ruiz Puente como gobernador de las Islas Malvinas, con asiento en Port Luis, posteriormente Puerto Soledad.

A fines de 1769, ya con la certeza de la presencia inglesa en las islas, y siguiendo las órdenes de la corona española, el gobernador de Buenos Aires, Francisco Bucarelli, envió un contingente de naves encargada de encontrar y expulsar a los ingleses de las islas. Hecho que se concretó el 10 de junio de 1770. Se inició una áspera negociación entre ambas naciones, que culminó con una promesa secreta en la cual España autorizaría a Inglaterra retornar Port Egmont, con la seguridad que posteriormente Gran Bretaña, voluntariamente, abandonaría las islas. Así ocurrió.

A partir de entonces la bandera española, en Puerto Soledad, quedó como única expresión de soberanía en las islas hasta el 13 de febrero de 1811. Durante ese periodo actuaron en las islas veinte gobernadores.

Desde 1811 a 1820, las islas permanecieron desocupadas; luego, el 6 de noviembre de 1820 el coronel de la marina argentina David Jewett, comandante de la fragata Heroína, izó el Pabellón celeste y blanco, en las ruinas de Puerto Soledad, ex Port Luis. La ocupación de las islas se hizo con toda formalidad, precedida de una comunicación que Jewett remitió a loberos y pescadores ingleses y norteamericanos, quienes pescaban en las islas en forma indiscriminada. Posteriormente, le sucedieron, hasta 1824, los comandantes militares argentinos, teniente coronel Guillermo Mason y capitán de milicias entrerrianas Pablo Areguatí.



Fragata Heroína en Puerto Soledad afirmando el Pabellón.
Islas Malvinas
6 de noviembre de 1820

En 1824, fracasó un intento de colonización llevado a cabo por Jorge Pacheco, quien recibiera algunas concesiones otorgadas por el gobierno argentino. Luego, Luis Vernet realizó una acción colonizadora de primer orden y realizó estudios e informes científicos.

El 10 de junio de 1829, el gobierno argentino expidió un histórico decreto por el cual se reafirmaba el derecho de soberanía que tenía la Argentina sobre las Islas Malvinas y las adyacentes al Cabo de Hornos, creando además el cargo de Comandante Político y Militar a ser elegido directamente por el gobierno de la República. El mismo día fue designado para cubrir dicho puesto Luis Vernet.

Producida la ocupación se instaló un gobierno militar y se replegaron las tropas intervinientes, salvo los elementos previstos para la seguridad y el apoyo a las autoridades constituidas.

En Gran Bretaña, la crisis es aprovechada por la oposición laborista para criticar la política de recortes de la Royal Navy.

Tras conocerse el desembarco argentino, se pone en marcha en el Reino Unido la *"Operación Corporate"* con intervención mayoritaria de la Royal Navy.

Las previsiones de la Junta Militar de "recuperar para negociar" no se concretaron. Las gestiones diplomáticas: DETALLE

La Junta Militar no sonsideró las suposiciones que viabilizaban su plan y escaló el nivel previsto del conflicto. Pretendió disuadir al Reino Unido del no empleo efectivo de su poder militar, incrementando los propios elementos de combate en las islas.

El antiguo imperio contraataca

La reocupación de las Georgias el sábado 26 de abril de 1982, por la "Task Force", hacía prever prontas acciones sobre el objetivo principal de las Malvinas: Puerto Argentino. En efecto, el día 1º de mayo de 1982, el Reino Unido intentó una maniobra aeronaval para obtener una victoria rápida sobre la guarnición argentina.

Hacia el conflicto armado

Las Fuerzas Armadas argentinas fueron compelidas al conflicto armado sin tiempo alguno de preparación. No se hizo una campaña organizada para esclarecer nuestra posición, antes, durante, ni después de la batalla. Lo inesperado de la reacción británica hizo necesario improvisar la presentación de nuestro punto de vista ante el concierto mundial, no se pudo explicar debidamente el origen del conflicto, ni la causa por la cual la Argentina reivindicaba sus territorios ocupados.

No habíamos explicado al mundo que en las islas Malvinas la población vivía aceptablemente con la ayuda argentina a partir del Acuerdo de Comunicaciones subscripto en 1971, el cual tuvo su mayor sustento en los servicios aéreos suministrados por la FAA.

A pesar de la rápida escalada del conflicto, la República Argentina se mantuvo fiel a sus valores occidentales e ignoró proposiciones de apoyo de miembros del bloque oriental. Evitó entrar en movimientos pendulares, período durante el cual la diplomacia

Le sucedieron el mayor Mestivier, (asesinado por sus hombres), y el teniente coronel de marina José Pinedo con la goleta Sarandí.
Pero Gran Bretaña, en búsqueda de los mismos objetivos que la llevaron en los años 1806 y 1807 a tratar de tomar por la fuerza la ciudad de Buenos Aires, el 3 de enero de 1833 ocupó las islas en un acto de injustificada agresión, desalojó al gobierno y población de argentinos y ejerció ininterrumpidamente su dominio por casi 150 años, ocupando por la fuerza los territorios que consideraba de utilidad a su metrópoli.
Respecto de los antecedentes ius políticos, (derechos jurídico-políticos), que avalan las pretensiones de uno y otro país sobre las Islas Malvinas, se ha comprobado que, desde el punto de vista del derecho internacional, el sistema de reconocimiento legal vigente en Europa en los siglos XVI y XVII concedía reclamos de territorio res nullius, (cosa sin dueño), cuando se incluían el derecho del descubrimiento, la ocupación efectiva, los tratados o acuerdos internacionales y la proximidad geográfica.
Estos derechos fueron implícitamente reconocidos por Inglaterra en los tratados de Utrecht, en 1713, y de San Lorenzo, en 1790. Londres, además, reconoció la independencia de las Provincias Unidas del Río de la Plata y en 1825 firmó con Buenos Aires un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación.

Luis Vernet.
Primer Comandante Político y Militar de las Islas Malvinas. 1829 - 1832

PREDISPOSICIÓN ARGENTINA DE PAZ Y ACUERDO

La política exterior de la Argentina siempre se caracterizó por la solución pacífica y negociada de sus diferendos limítrofes. Realizó esfuerzos sostenidos hacia la población de las islas, dando notables señales de buena voluntad, como lo atestigua el Acuerdo de Comunicaciones, subscripto en 1971, (duró hasta 1982), el cual tuvo su mayor sustento en los servicios aéreos suministrados por la Fuerza Aérea. Esta ayuda posibilitó que la población malvinense mejorara su estilo de vida. El

occidental no encontró solución viable, con excepción de los intentos del presidente peruano, Arq Fernando Belaúnde Terry y de la señora Jean Kirkpatrick representante de los Estados Unidos en la ONU.

El frente interno de ambos países reaccionó en apoyo de sus gobiernos en forma casi total. Como se esperaba, por nuestra falta de experiencia de guerra, en el transcurso de esas semanas se agotó la tendencia y el apoyo del pueblo argentino se volvió tibio primero y se diluyó después.

La incapacidad de fomentar un estado de ánimo dispuesto, favorable y sostenido se notó desde el primer momento, en especial a partir de mediados de mayo. El espíritu triunfalista inicial decayó hasta en ámbitos oficiales, y pasó en algunos sectores al negativismo, lo cual se hizo evidente al regreso de los efectivos luego de la capitulación, en el momento en que más apoyo necesitaban.

Las consecuencias ulteriores del conflicto fueron, en la Argentina, determinantes para el reemplazo del gobierno del proceso por gobiernos democráticos. Gran Bretaña erigió la Fortaleza Falkland, mientras EEUU, ante las fallas observadas en los sistemas de armas y tácticas de su aliado en la OTAN, dispuso una actualización tecnológica para perfeccionar esos sistemas, cuyos frutos se observaron en la guerra del Golfo Pérsico.

En la guerra de Malvinas, el texto de la Convención de Ginebra tuvo, por parte de los protagonistas diferentes interpretaciones. La Argentina no utilizó bombas Napalm, a pesar de disponer de ellas, por considerarlas excesivamente cruentas, mientras que la aviación británica utilizó indiscriminadamente bombas antipersonales *BL-755* o *Beluga*, que pueden entrar en una clasificación similar.

acuerdo se mantuvo aún en épocas en que se carecía de embajadores acreditados en Buenos Aires y Londres.
Las relaciones argentino-británicas señalaban una historia de entendimiento, acuerdos y emprendimientos comunes. También existieron entredichos, pero no fueron tan significativos como para afectar la amistad entre ambas naciones.

LAS RESOLUCIONES DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS - ONU

Con la creación de la ONU, al finalizar la II Guerra Mundial, se inició el proceso de descolonización en el mundo, lo cual modificó el statu quo de las Islas Malvinas.
El Reino Unido, signatario de la Carta de la ONU, al igual que la Argentina, presentó en 1946 ante el alto organismo, y en respuesta a su pedido, una lista de cuarenta y tres territorios que se comprometía a descolonizar.
En este listado se hallaban las Islas Malvinas y sus dependencias.
La Argentina buscó siempre recuperar un espacio territorial, cuya legitimidad ha sido reconocida por los organismos internacionales.
La ONU sancionó la Resolución 1514 (XV), diciembre de 1960, que determinó las condiciones para conceder la independencia a los países y pueblos que seguían viviendo situaciones coloniales. Se establecieron dos principios básicos: que todos los pueblos tienen derecho a la libre autodeterminación, y que todo intento de quebrantar la unidad territorial de un estado es incompatible con la carta del magno organismo. Se desprende, por consiguiente, que el derecho a la libre determinación puede servir de instrumento para la desmembración territorial, poniendo así en contraposición a los dos principios enunciados.
La Argentina y Gran Bretaña sostuvieron posturas diversas y criterios dispares para poner en práctica esta resolución. A partir de entonces, Gran Bretaña se aferraría a la primera de las causales y Argentina, por el contrario, sostendría el principio de la integridad territorial.
El gobierno argentino resolvió, en 1964, tomar parte de los debates del Comité Especial de Descolonización de la ONU. Manifestó que lo hacía en razón de sus derechos soberanos sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur. A pesar de la oposición del Reino Unido, el Comité reconoció, en su esencia, la validez de los reclamos argentinos.
Al año siguiente obtuvo un nuevo triunfo con la aprobación, por abrumadora mayoría, de la Resolución 2065 (XX), 16 de diciembre de 1965, por la cual se reconocía que las Malvinas debían estar comprendidas en las disposiciones de la Resolución 1514. Por consiguiente, Gran Bretaña debía descolonizar las islas, aunque la pequeña población isleña deseara continuar bajo la dependencia británica. La asamblea, además, estableció con toda precisión que la disputa era por la soberanía sobre las islas, e invitaba, a ambas partes, a proseguir sin demora las negociaciones, teniendo en cuenta las disposiciones de la Carta y la Resolución 1514, así como los intereses de los pobladores de las islas.
Gran Bretaña no votó en contra de la resolución, y se limitó a la abstención.

EL MEMORÁNDUM DE ENTENDIMIENTO DE 1968

En enero de 1966, viajó a Buenos Aires el canciller británico Michael Stewart, para iniciar los contactos previos para negociar con la Argentina el futuro de las islas. En 1968, se llegó a un princi-

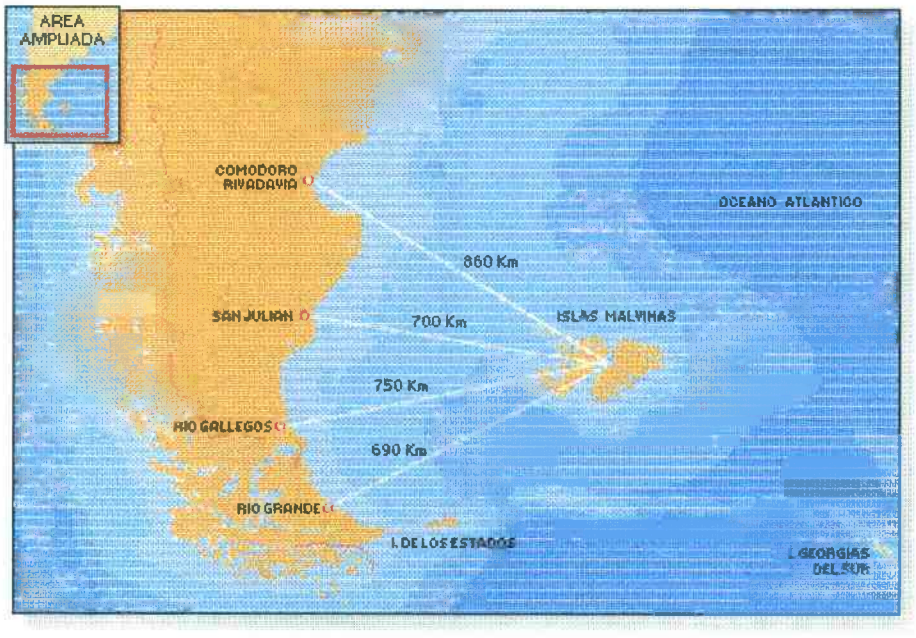
DETALLE 1

MALVINAS
Un Objetivo Nacional
para los Argentinos

Análisis geográfico

Frente a la entrada oriental del Estrecho de Magallanes, al Noroeste del Cabo de Hornos, se extiende un conjunto de 200 islotes: las Malvinas. Se trata de unos 12.000 km² de superficie esparcidos sobre 193 km en el mar.

Situadas a unos 700 km de la costa patagónica y a 15.000 km de Gran Bretaña, forman parte geológicamente del territorio argentino.



Son islas de litoral muy dentado, que ofrecen numerosos y buenos fondeaderos. La superficie es generalmente accidentada, excepto en la mitad meridional de la Isla Soledad. los punto más altos son Monte Usborne (705 m) en la Isla Soledad y Monte Adam (700 m) en la Isla Gran Malvina. Gran parte de la tierra alta tiene relativamente poca vegetación y consta de turba erosionada, masas de cantos rodados, glaciares rocosos y ríos de pedruscos angulares de cuarcita. Los árboles escasean debido al clima y la vegetación natural es pastizal con algunas especies de brezos y arbustos naturales enanos.

En 1976, la Armada Argentina instaló una base científica en la Isla Morrell del grupo Thule, perteneciente a las Sandwich del Sur.
La reacción británica fue, ante el hecho, muy mesurada.
Otro logro destacado de la diplomacia argentina, en el marco del Tratado de Tlatelolco, se obtuvo durante las conversaciones de la Comisión Preparatoria para la Desnuclearización de América Latina, donde se dispuso que aquellos territorios en litigio en el continente fuesen representados por los países americanos, en contraposición con la tesis sustentada por el Reino Unido y los Países Bajos. En otras palabras, la Argentina representaría a las Islas Malvinas y a sus dependencias, lo cual se aprobó con el voto positivo de Jamaica y Trinidad Tobago, (México, 14 de febrero de 1977).
En 1977, el canciller británico David Owen, del partido laborista, informó por escrito a la Cámara de los Comunes que ambos gobiernos habían convenido realizar negociaciones sobre el futuro político, incluyendo la soberanía de las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur. También se negociaría la cooperación económica en dichos territorios y el Atlántico Sur occidental. Sin embargo, las dilaciones continuaron.
Por iniciativa del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina, durante el año 1979, se acordó el restablecimiento de embajadores entre ambas capitales lo cual se hizo efectivo a principios del año siguiente. Paralelamente, en mayo de ese mismo año, el partido laborista entregó el poder al partido conservador liderado por Margaret Thatcher. En junio, el nuevo subsecretario del Foreign Office, Nicholas Ridley, visitó Puerto Stanley. De paso por Buenos Aires, se reunió con el subsecretario de Relaciones Exteriores de la Cancillería argentina, comodoro Carlos Cavándoli. Las partes manifestaron su interés en mejorar las relaciones bilaterales y dar nuevo impulso a las negociaciones.
Ridley y Cavándoli se conectaron en distintas oportunidades ese mismo año, en las cuales surgieron alternativas interesantes, referentes a las posibilidades de hallar una solución a través del sistema de arriendo y condominio. La soberanía de las islas y los mares jurisdiccionales sería transferida a la Argentina a partir de la fecha de la firma del acuerdo. Para garantizar a los kelpers su forma de vida, se acordaría una administración compartida bajo ambas banderas por el término de noventa y nueve años, según lo propuesto por Ridley, o, de tres generaciones, a instancias del subsecretario argentino. Los habitantes actuales seguirían siendo británicos, sus hijos tendrían la doble nacionalidad y sus nietos serían argentinos. El gobierno se comprometía a asegurar y garantizar el bienestar de los kelpers.
Durante el desarrollo de la Asamblea General de la ONU, en septiembre de 1979, el canciller argentino, Carlos W. Pastor, se entrevistó en Nueva York con su par británico, Lord Carrington, para expresarle que el problema Malvinas era prioritario para Buenos Aires. Para el Foreign Office, las Malvinas ocupaban un lugar muy lejano en el ordenamiento de los problemas de su cartera.
En noviembre de 1980, Ridley realizó un segundo viaje a las islas. Previamente, en Buenos Aires, le manifestó a Cavándoli que él personalmente favorecía una alternativa de arriendo pero que la primer ministro Margaret Thatcher no veía con simpatías estas gestiones. Pese a ello, logró la aprobación del Gabinete para someter a consulta de los isleños un plan básico tendiente al arriendo. En Puerto Stanley, presentó a los kelpers tres alternativas de solución: condominio; cesión y arriendo por un lapso a convenir; y congelamiento del statu quo. Según el historiador británico Peter Beck, las negociaciones y propuestas de Ridley significaron una transformación de la disputa, ya que por primera vez el gobierno de Gran Bretaña indicó públicamente su voluntad de con-

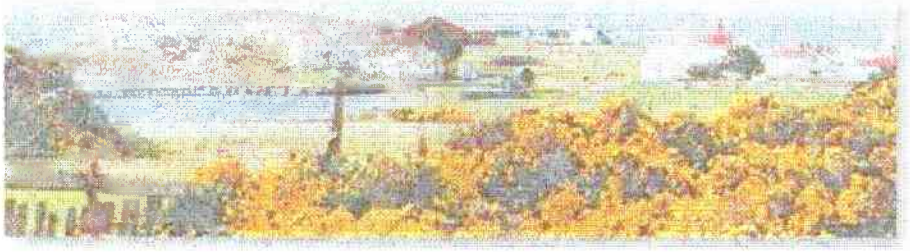
Vista de la costa malvinense
toma realizada por el SA Ramón A. Borgobello,
ex combatiente de la FAA

La variedad de aves y mamíferos marinos (ánsares, pingüinos, aves marinas y focas) es extensa y se mantiene relativamente en su estado natural. No existen mamíferos terrestres indígenas.

El clima es oceánico, caracterizado por una temperatura media de 5/6ºC, pluviosidad bastante baja distribuida uniformemente durante todo el año, nubosidad frecuente y vientos muy fuertes con una velocidad anual media de 28 kilómetros, se registran nevadas todos los meses del año con excepción de febrero, pero la nieve rara vez permanece mucho tiempo en el suelo.

El número de habitantes, según un censo de 1980, es de 1.813. De ellos 302 nacidos en Gran Bretaña. La mayoría se remontan al siglo XIX. A pesar de haber alcanzado un máximo en 1931 de 2.392, el número de habitantes no ha cesado de disminuir. La capital de las islas, y única ciudad, es Port Stanley, en la Isla Soledad, con 1.050 habitantes.

El mayor núcleo rural es Goose Green, también en la Isla Soledad, con 95 pobladores. El idioma de los isleños es el inglés.



Vista panorámica de Goose Green

En Port Stanley y sus alrededores hay unos 14 km de carreteras, de los que casi 10 están asfaltados y el resto consiste en cantos rodados. Casi todos los poblados y caseríos están unidos por caminos sin firme, cuyos usuarios utilizan por regla general vehículos ligeros todo terreno, motocicletas o caballos, según las condiciones meteorológicas. En el territorio hay unos 1.000 vehículos de motor. No existen ferrocarriles ni canales navegables.

Una toma de Puerto Argentino
realizada por el SA Ramón A. Borgobello,
ex combatiente de la FAA

siderar el traspaso de la soberanía a la República Argentina.
En febrero de 1981 se realizó una nueva ronda de negociaciones en Nueva York. Esta vez, la novedad consistía en que los kelpers formaban parte de la delegación británica; se convirtieron así en negociadores de facto.
En septiembre de ese año, Nicholas Ridley se alejaba del Foreign Office. Nadie, del lado británico, haría algo para evitar el desenlace que se avecinaba.
A pesar de los muchos años de esfuerzo, las tratativas se detuvieron en punto muerto. En agosto de ese año, ante una situación de emergencia por falta de abastecimiento en las islas, Argentina no vaciló en enviar, de inmediato, alimentos por vía aérea.
A mediados de diciembre, ambas cámaras del parlamento británico abogaron por una mayor presencia naval en el área, a instancias del Consejo Legislativo isleño, y alegaron la proyección antártica de las islas. En esos debates, incentivados por pequeños e interesados grupos de presión, se criticó la decisión de radiar de servicio al buque *HMS Endurance*, a la sazón en Puerto Stanley, como parte de una prevista reducción de naves de superficie de la Royal Navy y que alcanzaba al organismo de investigaciones antárticas británicas, British Antartic Survey (BAS).
Los principales interesados en no negociar la soberanía con la Argentina eran siempre los mismos grupos isleños y otros sectores de presión en Londres. No deseaban ninguna interacción entre la Argentina y las islas que comprometiera su posición. Querían establecer un campo de cooperación especial con Gran Bretaña y obtener una protección militar británica, aunque más no fuera como arma de disuasión ante cualquier reacción argentina. Al respecto, en las declaraciones de los malvinenses Rozee y Betts, efectuadas en la ONU entre agosto y noviembre de 1983, quedó claramente expuesta la ignorancia en la que el consejo de las islas y la FIC tenían sumida a la población. Estos conceptos también se encuentran explicados en el último libro de Alejandro Betts, Malvinas el Colonialismo Residual, editado por el Grupo Latinoamericano, 1997.
Ello indica que, dicho consejo, lejos de representar a los isleños, sólo atendía los intereses de la FIC. Una trama de intereses sectoriales, que perseguían sus propios propósitos, se estaba gestando en el Atlántico Sur.
El Falkland Islands Committee (UKFIC), creado ex profeso con la idea de defender los intereses de la FIC, halló en los kelpers un aliado natural y la mejor excusa para formar un grupo de presión en Londres, integrado por parlamentarios de ideas radicalizadas, la prensa de extrema derecha y el propio Almirantazgo. La meta final era evitar la transferencia de soberanía de las islas a la Argentina. La protección de los deseos de los kelpers era el objetivo declarado para coaccionar al gobierno y a la opinión pública británica.
Contaban además con la colaboración del gobernador Rex Hunt, ex Royal Air Force e incondicional de Margaret Thatcher y de la Royal Navy.
Al mismo tiempo que esto sucedía, el gobierno argentino se enteró de la existencia de un contrato comercial, referido a la compra de unas factorías en desuso en las Islas Georgias del Sur, entre el empresario argentino Constantino Davidoff y la compañía británica Salvesen Ltd. de Edimburgo, en Escocia.
Los trámites para la aprobación del contrato se iniciaron en setiembre de 1979 y recién se logró la concesión a fines de 1981. Davidoff solicitó y obtuvo de la embajada inglesa autorización para visitar Georgias con el propósito de reconocer el material de desguace y, posteriormente, otro viaje para trasladar los operarios que realizarían la tarea.
Desde luego, el hecho de que los ingleses hubieran aceptado que una empresa argentina realizara el desmantelamiento fue considerado como positivo en la Argentina.

Port Stanley cuenta con una red telefónica a la que están conectadas casi todas las explotaciones agrícolas de la isla Soledad, y existe un centro análogo en la Gran Malvina con sede en Fox Bay. El tráfico entre las islas principales y el contacto con caseríos en las islas más pequeñas se efectúa por radioteléfono.

En los años sesenta se terminó de construir una central eléctrica que suministra energía a Port Stanley. Casi todas las explotaciones agrícolas disponen de sus propios grupos electrógenos. Una central de filtración y depuración produce agua potable para Port Stanley.

A 1.290 km al este-sudeste de las Malvinas se encuentra la isla Georgia del Sur o San Pedro, y a unos 760 de ella y en alineación con las anteriores, las islas Sandwich del Sur. Son terrenos sumamente montañosos, incluso de actividad volcánica y clima prácticamente antártico riguroso.

La población de Georgia del Sur se limita al personal de la estación antártico británica King Edward Point; en 1980 era de 20 personas. Las islas Sandwich, de desembarco prácticamente imposible durante el invierno, no tienen población permanente.

LOS HECHOS DESENCADENANTES

Con respecto a los hechos que se sucederían, la revista Desembarco, del Cuerpo de Infantería de Marina Argentina, en su separata N° 11, expresa:

GEORGIAS - DAVIDOFF

Constantino DAVIDOFF, comerciante argentino en chatarras, firmó un contrato con la Compañía SALVENSEN, para comercializar el material de desguace de la Estación Ballenera en LEITH - Isla SAN PEDRO, GEORGIAS, para lo cual realizó todos los trámites legales necesarios ante la Embajada Británica en BUENOS AIRES. Incluso trató infructuosamente de contratar para la tarea de transporte al buque de apoyo británico ENDURANCE, de estación en MALVINAS. Los trámites para la aprobación del contrato se iniciaron en setiembre de 1979 y recién se logró la concesión a fines de 1981.
Entre el 17 de noviembre de 1981 al 10 de diciembre de ese mismo año corrieron los siguientes hechos:

. DAVIDOFF requirió a la ARMADA ARGENTINA transporte de un buque para reconocer las instalaciones en LEITH.
. La ARMADA luego de consultas con la Cancillería Argentina accedió a embarcar a DAVID OFF con seis de sus hombres en el Rompehielo Alte. IRIZAR aprovechando una de las penetraciones de este buque durante la Campaña Antártica 80/81.
. A esos fines el Rompehielos IRIZAR viajó a GEORGIAS (zarpando el 10 de diciembre), DAVIDOFF reconoció LEITH y luego reembarcó rumbo a MARAMBIO (Antártida), desde donde regresó via aérea a BUENOS AIRES.
.DAVIDOFF informó a la Embajada Británica sobre su viaje, los resultados de su reconocimiento en LEITH, como así también sobre su segunda etapa que consisitría en transportar unos 50 hombres en un buque de Transportes Navales para iniciar el desguace del material de la Estación Ballenera. Al respecto el Embajador pidió instrucciones a Gran Bretaña, pero aparentemente no recibió respuestas públicas.

Buque HMS Endurance, de patrulla, afectado a operaciones en el mar Atlántico e islas del Atlántico Sur. Esta nave zarpó el 21 de marzo desde Puerto Stanley con 22 marinos a fin de evacuar a los obreros argentinos que estaban en Puerto Leith (Islas Georgias)

Es importante señalar que ya, entre el 14 al 16 de diciembre, ambas cámaras del Parlamento inglés instan al Gobierno Británico a mantener la presencia de la Marina Real en el Atlántico Sur y acceder al deseo de los isleños, sosteniendo su autodeterminación y a desarrollar los intereses ingleses en la Región.

MALVINAS
Un Objetivo Nacional
para los Argentinos

Antecedentes históricos

Siendo todavía Inglaterra miembro de la comunidad católica que consideraba al Papa vicario de Cristo en la tierra, y subordinada a las decisiones del Jefe de la Cristiandad, aceptaba lo dispuesto en las Bulas *Inter Coetera y Dudum Si Quidem*, firmada por Alejandro VI en 1493, que adjudicaba los territorios a cien leguas al oeste de las Islas de Cabo Verde, ratificadas por el testamento de la Reina Isabel de Castilla en su cláusula décima.

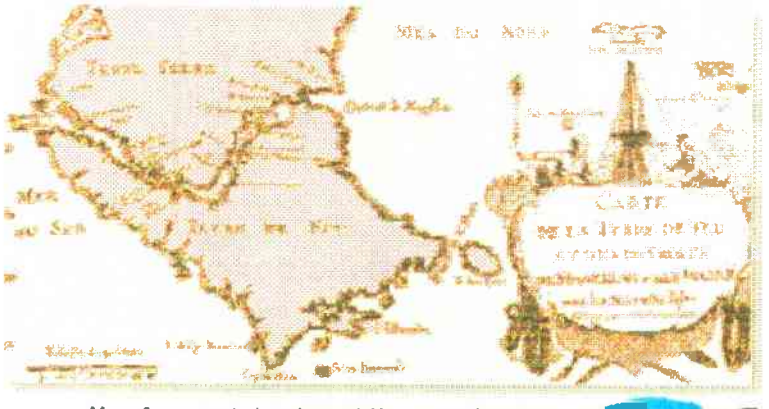
Pronto sus navegantes, comenzando por Magallanes, descubrieron las islas alrededor del año 1520, al buscar un pasaje hacia el Océano Pacífico. Esteban Gómez, Simón de Alcazaba y Alonso de Camargo las visitaron antes del año 1540 y las describieron en el *Islario de Sancta Cruz* en el año 1541 *"al oriente del puerto de Sanct Julián... a cincuenta y un grado de altura"*.

Los navegantes ingleses, corsarios o piratas, John Davis, Francis Drake y Richard Hawkins, a la caza de los galeones de cualquier bandera, las percibieron en la lontananza, pero no pusieron pie en tierra y las confundieron con las costas patagónicas.

El holandés Sevald de Weert, al mando del barco *Geelof* visitó las islas el 24 de enero de 1600 y les dio el nombre Sebaldes, que llevaron por muchos años.

El 6 de febrero de 1690, arrastrado por una tormenta, el Capitán Strong, al mando de la nave inglesa *Welfare*, se refugió en el estrecho que divide las islas y las llamó por primera vez Falkland.

No tardaron en aparecer barcos franceses del Puerto de Saint Maló y particularmente los pecadores, en busca de cardúmenes. Habían llegado al estrecho de Magallanes en junio de 1699 y pasaron luego por las llamadas Islas Malouines.



Mapa frances anterior a la aparición cartográfica de las dos [illegible]nes. Muestra los descubrimientos de las expediciones salidas de Saint Maló, en dirección al archipiélago.

Al concluir la guerra de Sucesión entre Inglaterra y España por el

El 6 de Enero de 1982 Gran Bretaña eleva una "nota de protesta" en donde expresa conocer la visita de DAVIDOFF en un buque de la Armada a LEITH e indica cuales son las normas para buques argentinos que visiten SAN PEDRO como así también aquéllas que deben cumplir los trabajadores de DAVIDOFF.

PLANEAMIENTO PREVENTIVO

El 15 de diciembre toma el cargo de Comandante de Operaciones Navales el Vicealmirante Juan José LOMBARDO -CON -, quien recibe la orden del Comandante en Jefe de la Armada, almirante ANAYA, de iniciar un nuevo planeamiento para la recuperación de MALVINAS -MLV-, este debería realizarse en el mayor secreto y con la única intervención de los almirantes de la zona de PUERTO BELGRANO. Esta medida era sólo preventiva y a los únicos efectos de tener un Modo de Acción más, ante un posible fracaso de las negociaciones. Debía quedar terminada para julio/agosto 82.
A mediados de enero el COMITÉ MILITAR había ordenado llevar el planeamiento a nivel conjunto integrándolo con un General - el General de División Osvaldo Jorge GARCÍA y un Brigadier - el Brigadier Mayor Sigfrido PLESSL. Este grupo de planeamiento se llamó "Comisión de Trabajo". El 25 de Enero la Comisión de Trabajo conformó la DIRECTIVA ESTRATÉGICA NACIONAL 1/82 "S". En ella se llegó a concretar pautas generales, entre otras la creación del Teatro de Operaciones/Malvinas y a su Comandante, General de División GARCÍA.
El 27 de enero la JUNTA MILITAR - Órgano de gobierno a nivel Poder Ejecutivo - por intermedio de la Cancillería presenta al Gobierno Británico una propuesta para dinamizar el tratamiento del asunto "Soberanía de las Islas". Sugiere establecer un mecanismo de trabajo con reuniones mensuales que debían tener una agenda establecida y referirse a asuntos concretos. Sin embargo en la siguiente ronda de negociaciones con G. Bretaña, a fines de Febrero, queda de manifiesto que los ingleses parecían no haber analizado la propuesta argentina a pesar del expreso pedido al respecto. No hubo avances y se emitió un comunicado conjunto de contenido bastante híbrido. El Gobierno Argentino, ante la falta de respuesta británica y la falta de avance en la negociación, emitió un comunicado que finalizaba así:

"La ARGENTINA ha negociado con Gran Bretaña con paciencia, lealtad y buena fe durante más de 15 años, en el marco señalado por las resoluciones pertinentes de las Naciones Unidas, la solución por la disputa por la soberanía de las Islas. El nuevo sistema consultivo (27 de Enero) constituye un paso eficaz para la pronta solución de esta disputa. Por lo demás si esto no ocurriera la Argentina mantiene el derecho de poner en funcionamiento ese mecanismo y de elegir libremente el procedimiento que consulte sus intereses."

Gran Bretaña, decidida a no negociar, dispuso de inmediato preparar planes de Contingencia. Según el Informe FRANK: "ya que no quedan otras alternativas para impedir que la disputa tarde o temparno se transforme en una confrontación más abierta".

SUCESOS EN GEORGIAS

El 11 de marzo zarpó del puerto de BUENOS AIRES el Transporte ARA "BAHÍA BUEN SUCESO", transportando 39 operarios de DAVIDOFF y 80 tn de carga para los mismos. Había sido "charteado" por DAVIDOFF, su destino era LEITH Isla SAN PEDRO. Arribó el 18 de marzo.
Este desembarco del jueves 18 se transformó en un hecho especial en el Conflicto. Efectivamente, funcionarios del British Antarctic Survey - BAS -, autoridad británica en SAN PEDRO con asiento en GRYTVIKEN, se presentaron en LEITH al Capitán del BUEN SUCESO y le manifestaron que antes de desembarcar en ese

Tratado de Ultrech firmado en 1713, los británicos se comprometieron a restituir al rey católico Felipe V, los territorios en disputa, con lo cual se cerró el primer capítulo.

Luego de la guerra de los *Siete Años*, Luis Antonio de Bougainville propuso al Rey de Francia Luis XV, organizar una expedición a las islas y así instaló, en 1764, una colonia y construyó un fuerte. Las autoridades españolas protestaron y los franceses reconocieron su soberanía y les entregaron las instalaciones.

El 23 de enero de 1765, otro inglés, el Comodoro Byron desembarcó en la rada, que los franceses habían llamado Port de la Croisade, le cambió el nombre por Port Egmont en señal de posesión. Enterada España de esta usurpación, expulsó a los ingleses y destruyó el fuerte, iniciándose una áspera negociación entre ambas naciones.

Se inicia así, un período durante el cual los funcionarios españoles ejercieron la administración de las islas, designando hasta 1811 veinte gobernadores.

En 1820 Londres reconoció la independencia de las Provincias Unidas del Río de la Plata y en 1825 firmó con Buenos Aires un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación. En ninguno de ambos instrumentos jurídicos hizo reclamo o reservas del legado histórico de la nueva república, la cual, a partir del 10 de junio de 1820 hizo efectivo el control político de las islas Malvinas, junto con otros territorios insulares en el Atlántico Sur.

La bandera argentina fue izada por primera vez en las Islas Malvinas el 6 de noviembre de 1820 por el nuevo gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata, como parte del intento de afirmar su derecho a las anteriores posesiones españolas. Pero, el 3 de enero de 1833 la bandera fue arriada por la tripulación de un buque de guerra británico y remplazada por el pabellón británico.

El primer gobernador argentino, Luis Vernet, que había representado un papel importante en el intento de fundar un asiento en las islas, ocupó su cargo el 10 de junio de 1829. A pesar de las agrias protestas británicas, prohíbe la pesca en toda la zona y detiene en 1831 a la goleta norteamericana *Breakwater* por no respetar dicha ley. Este hecho desata una grave crisis internacional. Esta vez el protagonista fue Estados Unidos.

El cónsul norteamericano en Buenos Aires protestó y amenazó tomar represalias, apoyando su conducta con un navío de guerra, el USS *Lexington*, que en ese momento estaba en la zona del Río de la Plata. Por iniciativa de su capitán Silas Duncan, el USS *Lexington* navegó hacia las islas, desembarcó hombres, destruyó todas las instalaciones militares, arrasó los edificios, se apoderó de las pieles de foca, arrestó a la mayoría de los habitantes y por fin se retiró, declarando que las islas carecían absolutamente de gobierno. La consecuencia fue la ruptura de relaciones entre la Argentina y los Estados Unidos.

El 10 de setiembre de 1832 Buenos Aires designó un nuevo

puerto debían solicitar permiso en GRYTVIKEN. Al día siguiente le entregaron una nota similar al encargado de la Empresa DAVIDOFF. De esta medida informan a Gran Bretaña el 19 Marzo 82.
Tomamos del Relato de las Operaciones Navales en el Conflicto del Atlántico Sur del Alte. MAYORGA, los siguientes párrafos:

"Ha trascendido, sin que haya versión oficial sobre el hecho, que los trabajadores argentinos izaron formalmente una bandera y entonaron el Himno Nacional. El único informe oficial, del Capitán de Ultramar Dn. Osvaldo Marcelino NIELLA del A.R.A. "BAHÍA BUEN SUCESO", no cita incidente alguno; por el contrario, señala que para evitar roces se retiró una pequeña insignia patria que había sido colocada inicialmente en la pared de un edificio, como protesta por la prepotente actitud de los representantes ingleses".

SITUACIÓN EN MALVINAS - MARZO 82

Ante las noticias del desembarco de los obreros de DAVIDOFF en LEITH, la prensa británica tuvo una reacción sensacionalista y exagerada, titulando algunos diarios, "Invasión en Malvinas".
La prensa argentina (TV-RADIOS-DIARIOS) altamente sensibilizada por la frustrante marcha de las negociaciones y por el caso particular de reacción de la prensa y Gobierno Británico por las GEORGIAS, se expresaba con suma dureza; este hecho repercutía en MALVINAS donde el mismo Gobernador HUNT propaló por radio noticias distorsionadas sobre GEORGIAS. No ayudó a calmar la situación el sobrevuelo de aviones de la FAA en los días 16-18 y 19 de marzo, incluso un C-130 proveniente de la Antártida aterrizó en el Aeropuerto de Pto. ARGENTINO por fallas técnicas. El 20 de marzo. HUNT informó a LONDRES que en LEITH habían desembarcado civiles y militares que se habrían efectuado disparos e izado la bandera argentina y que se había ignorado una nota de protesta del funcionario británico en GRYTVIKEN. Proponía la expulsión de la gente de DAVIDOFF y aconsejaba el envío del ENDURANCE con tropas para desalojar a los argentinos.
Londres aprobó el pedido y ordenó a su Embajador en Buenos Aires protestar ante la Cancillería por lo que consideraba un incidente grave, señalando que si el "BAHÍA BUEN SUCESO" no se retiraba inmediatamente de LEITH, reembarcando al personal, el Gobierno Británico tomaría las medidas que considerara necesarias. Esto era claramente un ultimátum británico. Agregaba que era difícil comprender que el Gobierno Argentino apoyara el incidente en el momento que se estudiaba la mejor manera de continuar con las negociaciones para resolver pacíficamente la disputa de soberanía.
En este sentido cabe aclarar que la fotografía que ha recorrido el mundo donde se ve a tropa formada izando el Pabellón Nacional en LEITH sucedió días después (25 Marzo 82) cuando el Conflicto había adquirido dimensiones poco manejables y la Argentina decidió desembarcar 15 hombres armados, del Transporte Polar BAHÍA PARAÍSO para proteger a los operarios de DAVIDOFF.
El 20 de marzo en el JOHN BISCOE arriba a las Islas con la dotación entrante de relevo de los Royal Marine de Guarnición. El Gobernador HUNT retuvo la dotación a ser relevada, duplicando así sus efectivos en las Islas. Por orden de HUNT el ENDURANCE zarpó al día siguiente, 21 de marzo, con 22 R.M. rumbo a las GEORGIAS con el fin de desalojar, si fuera necesario, los obreros argentinos en LEITH. Esta maniobra se hizo con el mayor secreto pero no pasó inadvertida para el Gobierno Argentino quién decidió tomar medidas para proteger a sus obreros ordenando (23 -IV-82) destacar al B. PARAÍSO de ORCADAS a LEITH y desembarcar el grupo de protección como hemos ya señalado párrafos más arriba. Por razones de comodidad para los RM el ENDURANCE desembarcó 22 tripulantes que se incorporaron a las Fuerzas de Defensa de la isla.

comandante militar y político interino en las Malvinas, y despachó una cañonera, la ARA *Sarandí*, para reparar los daños y restablecer la ley y el orden en la colonia. El segundo gobernador desembarcó, pero dos meses después, cuando la cañonera se alejaba de las islas, la guarnición se rebeló y lo mató. La *Sarandí* regresó y trató de reprimir a los amotinados.

Contemporáneamente, la corbeta británica HMS *Clio* apareció en Puerto Soledad. Había sido enviada por el almirantazgo para consolidar la soberanía británica en las islas, aprovechando la desorganización provocada por el incidente de la USS *Lexington*. El capitán Onslow de la *Clio* informó al capitán Pinedo, de la *Sarandí*, que la bandera británica remplazaría a la argentina el día siguiente, el 3 de enero de 1833. Pinedo expresó su desacuerdo, pero no pudo resistir ante la fuerza superior. No hubo disparos, y dos días después la *Sarandí* abandonó las islas, llevándose a los soldados argentinos, los convictos de la colonia penal de San Carlos y algunos, pero no la totalidad, de los pobladores argentinos.

Las islas fueron declaradas formalmente colonia de la Corona en 1840, y el primer gobernador británico, el teniente Richard Moody, partió desde el Reino Unido en 1841. Después, se desarrolló una pequeña comunidad agrícola, y Gran Bretaña mantuvo la ocupación.

Las islas, inclementes e inhóspitas, nunca llegaron a constituir una joya de la corona imperial británica. De acuerdo con el censo de 1980 la población reunía 1.813 personas, y disminuía lentamente. La economía local también estaba decayendo. En 1982 dependía de la exportación de lana, y estaba dominada por la *Falkland Islands Company* (FIC).

La crisis se fue escalando. Al respecto dice el Almirante MAYORGA en su relato:

"El Embajador Británico en Buenos Aires dio parte a Londres que la respuesta del Gobierno Argentino fue la de restar importancia al acontecimiento (GEORGIAS) sin presentar disculpas, y agregaba que le había sido informado que el buque y el grupo se retirarían ese mismo día, que no actuaban oficialmente pues se trataba de una operación comercial particular y que no viajaban fuerzas militares ni los operarios llevaban armamento militar. El Gobierno Inglés requirió a GRYTVIKEN detalles sobre la composición del Grupo de obreros en LEITH, el Jefe de la Base Científica manifestó que algunos argentinos estaban vestidos con lo que parecía ser ropa de estilo militar, que se habían comportado como tales, pero no llevaban armas de fuego."

En la noche del 20 al 21, algunos isleños se introdujeron en la oficina de LADE, en Puerto ARGENTINO (en ese momento Puerto STANLEY) colocando una bandera británica sobre la argentina, escribiendo insultos. Estos hechos se repitieron durante la noche del 22 y 23.
Ese mismo día 22, por la noche, GRYTVIKEN informó a MALVINAS que habían quedado todavía algunos argentinos en LEITH, después de haber zarpado el "BAHÍA BUEN SUCESO".
Esta ocasión fue aprovechada por el Gobernador y el Comandante del "ENDURANCE", para insistir ante LONDRES que se trataba de una confabulación y que debía procederse a retirar a ese personal. El ENDURANCE recibió la orden de proseguir su viaje a GEORGIAS y esperar directivas en GRYTVIKEN.
Por entonces las negociaciones diplomáticas sobre la soberanía estaban paralizadas y la actitud inglesa para con los obreros en LEITH eran cada vez más rígidas, pues amenazaba con usar la fuerza para desalojar una misión comercial que había sido autorizada previamente, lo que ratificaron en un nuevo ultimátum el 23 de marzo.

EL ULTIMÁTUM

Ese día 23 de marzo el Embajador Británico informa al Canciller Argentino Dr. COSTA MÉNDEZ que era intención del Gobierno Británico que un buque argentino retirara de inmediato a los argentinos en LEITH de lo contrario serían retirados por los británicos. Como hemos dicho el Gobierno Argentino sabía del envío del ENDURANCE con 22 RM a las GEORGIAS.
Sobre estas bases el Gobierno Argentino se sintió agredido considerando al requerimiento del Embajador como un ULTIMÁTUM por esa razón ordena destacar al B. PARAÍSO, que se encontraba en ORCADAS, a LEITH (buque más próximo en la escena) y desembarcó los 15 hombres ya citados. También ordenó acelerar la planificación, de forma que la FUERZA DE TAREAS ANFIBIA -TFA- estuviera lista a zarpar en 48/72 horas y mandó interceptar (23-III-82) al ENDURANCE con dos corbetas (luego esta última orden será anulada).
Ante esta situación la Junta Militar ordenó el 24 de marzo, estudiar la factibilidad de ocupar MALVINAS y GEORGIAS lo antes posible, considerando que los británicos podían reforzar sustancialmente las guarniciones en esos archipiélagos para desalentar definitivamente toda reacción argentina por el fracaso de las negociaciones. Las tres Fuerzas respondieron, ante la consulta, que ello era realizable, aún cuando se tenía conciencia de que no todas las unidades estaban al cien por ciento de su operabilidad.
El día 25 MAR el Gobierno inglés decidió que los obreros argentinos en LEITH debían sellar sus pasaportes como si fueran extranjeros, acción inadmisible para la Argentina. Además mantenía la orden de desalojo. Hasta ese momento, lo establecido era que los argentinos sólo debían presentar una TARJETA BLANCA que otorgaba la Embajada en Buenos Aires.
Este nuevo hecho reafirma el carácter de ULTIMÁTUM del requerimiento del 23 de marzo.
El 26 de marzo la TV británica informó que dos submarinos nucleares se habían destacado desde GIBRAL-

DETALLE (3) ✓

MALVINAS
Un Objetivo Nacional
para los Argentinos

Declaración Conjunta de Buenos Aires, 1° de julio de 1971

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

En la ciudad de Buenos Aires, del 21 al 30 de junio de 1971, continuaron las conversaciones especiales sobre comunicaciones y movimiento entre las delegaciones de la República Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, esta última con participación de isleños. Las conversaciones tuvieron lugar dentro del marco general de las negociaciones recomendadas por la Resolución 2.065 (XX) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, y de conformidad con las cartas dirigidas al Secretario General de la Organización por los representantes Permanentes de ambos países el 21 de noviembre de 1969 y el 11 de diciembre de 1970.

Los delegados llegaron a la conclusión de que, sujeto a la aprobación de sus respectivos gobiernos, deberían ser adoptadas las siguientes medidas, en el entendimiento de que ellas pueden contribuir al proceso de una solución definitiva de la disputa sobre las islas entre los dos gobiernos, a la que se refiere la Resolución 2.065 (XX) antes mencionada:

1. Con el fin de tratar las cuestiones que pudieran surgir en el establecimiento y promoción de las comunicaciones entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas en ambas direcciones, incluidas en las relativas al movimiento de personas, las que pudieran presentarse a los residentes de las islas mientras se encuentren en territorio continental argentino, y a los residentes de este último mientras se encuentren en las islas, se establecerá una Comisión Consultiva Especial constituida por representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores argentino y de la Embajada británica, con sede en Buenos Aires. La comisión tendrá sus representantes en Puerto Stanley que informarán a la misma.

2. El gobierno argentino otorgará un documento, según el modelo anexo, a los residentes en las islas Malvinas, sin referencia a la nacionalidad, que deseen viajar al territorio continental argentino, y que permitirá su libre desplazamiento en él.

El mismo documento emitido por el gobierno argentino será el único documento requerido a los residentes del territorio continental argentino para viajar a las islas Malvinas.

3. Los residentes en las islas serán declarados por el gobierno argentino exentos del pago de derechos e impuestos, y de cualquier otra obligación como resultado de actividades en las islas. Además, los residentes en las islas que se trasladen al territorio continental argentino para prestar servicios en actividades relacionadas con las comunicaciones, estarán exentos de impuestos por sus salarios y otros beneficios que reciban de sus empleadores británicos.

El gobierno británico no demandará el pago de impuestos a los residentes provenientes de territorio continental argentino que presten servicios en las islas en actividades relacionadas con las

TAR al ATLÁNTICO SUR.

Al respecto dice CLIM BÜSSER:

"Esta situación llevó a considerar el episodio de los obreros de Davidoff en Georgias como un hecho que marcaba un punto de no retorno en las relaciones entre los dos países alrededor del asunto de Malvinas y sus dependencias. Se entendió que ya no quedaban esperanzas de lograr el reconocimiento de la soberanía sobre las islas en forma negociada, que a partir de ese momento Gran Bretaña usaría la fuerza como único argumento cada vez que ello le fuera posible, o bien la negocación cuando no tuviera más remedio, y que aceptar la imposición de retirar a los obreros de Davidoff señalaría un antecedente totalmente negativo, ya que de hacerlo así, signficaría un reconocimiento táctico de la soberanía británica en Georgias.
Tal vez era esto lo que pretendía Gran Bretaña. Además, se tenía la certeza de que cuando los buques de guerra británicos llegaran a Georgias desalojarían a los obreros con la humillación consiguiente.
Por todo lo dicho, se analizaron en el gobierno argentino las siguientes alternativas:

.Continuar la negociación con Gran Bretaña: ya se había comprobado su desinterés por negociar. De seguir como hasta ese momento se le daría todo para reforzar sus defensas. En el episodio de Georgias la intransigencia había sido mucho más aguda que en las oportunidades anteriores por lo que no se podía ser optimista con esta alternativa. Los británicos acababan de declarar que no negociarían la soberanía, que reforzarían militarmente las islas - ya estaban mandando refuerzos militares - y además ya habían anunciado que desalojarían por la fuerza a los obreros de Davidoff. Todo esto haría perder imagen a la Argentina y a su posición negociadora, debilitando su prestigio internacional.

.Someter el asunto al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas: era muy difícil que éste se reuniera para tratar el tema, y por otro lado la certeza del veto británico tam-poco permitía hacerse ilusiones.

.Buscar un tercer país que persuadiera a Gran Bretaña abandonar su posición intransigente y dilatoria: la única posibilidad radicaba en acudir a los Estados Unidos que siendo aliado de la Argentina en el TIAR lo era también de Gran Bretaña en la OTAN. Esta alternativa se intentaría en los días próximos, aunque sin resultado, ya que Estados Unidos no se manifestó dispuesto a intervenir en la cuestión de fondo.

.La opción militar: se basaba en la idea de recuperar militarmente las islas con el objeto de adelantarse a la militarización ya anunciada y dispuesta por el Reino Unido, a la vez, obligarlo a sentarse de nuevo a la mesa de negociaciones.
No existía el propósito de iniciar una escalada bélica y de abandonar las negociaciones.
*Todo lo contrario. Se buscaba forzar una negociación seria. Y para el caso de que antes de la recuperación se produjera un atisbo de buena voluntad británica, se preveía la anulación de la operación hasta las 18 horas del día anterior al de su ejecución. Como se sabe, la acción militar debía ser en lo posible incruenta y rápida, y al finalizar, había de quedar en las islas una pequeña guarnición.**

El 2 de abril de 1982 se produjo un hecho sin antecedentes: un país latinoamericano recuperaba un bastión colonial, ocupado desde el año 1833.

* "Operación Rosario - Alistamiento y Planeamiento de la Fuerza de Desembarco" (Prolegómenos Capítulo 1). En Separata de Revista Desembarco, del Cuerpo de Infantería de Marina Argentina, Año XXXVIII, Agosto 1994, Núm 11, pp. 7-12.

comunicaciones por sus salarios y otros beneficios que reciban de sus empleadores argentinos.

4. El gobierno argentino tomará las medidas prácticas para que el equipaje normal de los residentes en las islas Malvinas que viajen entre ellas y el territorio continental argentino, cualquiera sea la dirección, esté libre de todo pago de derechos e impuestos.

Los residentes de las islas Malvinas estarán exentos del pago de todos los derechos e impuestos respecto de sus equipajes y efectos del hogar y automóviles que pasen directamente a través del territorio continental argentino hacia las islas Malvinas, o que pasen a través del territorio continental argentino con destino al extranjero.

El gobierno británico tomará las medidas necesarias para que el equipaje normal de los residentes en el territorio continental argentino que viajen a las islas Malvinas o desde éstas al territorio continental argentino esté exento de todo pago de derechos e impuestos.

5. El gobierno argentino tomará las medidas necesarias para que todo residente en las islas Malvinas que establezca su domicilio en el territorio continental argentino pueda ingresar, por una sola vez libre de derechos e impuestos, todos sus efectos personales, del hogar y un automóvil.

Igualmente, el gobierno británico tomará las medidas necesarias para que todo residente en territorio continental argentino que establezca su domicilio en las islas Malvinas pueda ingresar, por una sola vez libre de derechos e impuestos, todos sus efectos personales, del hogar y un automóvil.

6. Los gobiernos argentino y británico facilitarán en el territorio continental argentino y en las islas Malvinas, respectivamente, el tránsito, la residencia y las tareas de las personas directamente vinculadas con las medidas prácticas adoptadas para realizar y promover las comunicaciones y movimiento.

7. El gobierno británico tomará las medidas necesarias para el establecimiento de un servicio marítimo regular de pasajeros, carga y correspondencia entre las islas Malvinas y el territorio continental argentino.

8. El gobierno argentino tomará las medidas necesarias para el establecimiento de un servicio aéreo regular de frecuencia semanal de pasajeros, carga y correspondencia entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas.

9. Mientras no se concluya la construcción del aeródromo de Puerto Stanley, el gobierno argentino proveerá un servicio aéreo temporario con aviones anfibios entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas para pasajeros, carga y correspondencia. Este servicio será examinado periódicamente, a la luz del progreso en la construcción del aeródromo antes mencionado.

10. Ambos gobiernos cooperarán en la simplificación de las prácticas, reglamentarias y documentación del transporte marítimo y aereo, teniendo en cuenta la necesidad de promover y agilizar las comunicaciones.

11. Con el fin de facilitar el movimiento de personas que hayan nacido en las islas Malvinas, el gobierno argentino tomará las medidas

CONSECUENCIAS

Las Fuerzas Armadas debieron enfrentar un conflicto armado con escaso tiempo de preparación. El rápido desarrollo de los acontecimientos impidió la realización de una campaña, en el ámbito diplomático, que sirviera para esclarecer la posición argentina ante los organismos internacionales. No obstante la legitimidad del reclamo, fue reconocida por la Organización de Estados Americanos (OEA), en el Comité Jurídico Interamericano; por el Buró de Países No Alineados, y en la Resolución del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) del 26 de abril de 1982.**

Ante la rápida escalada del conflicto, la diplomacia no encontró solución viable con excepción de los intentos del presidente del Perú, arquitecto Fernando Belaúnde Terry y de la representante de los Estados Unidos en la ONU, señora Jean Kirkpatrick.

Por las reacciones en Londres y la ineficacia de las resoluciones de la ONU, el gobierno argentino debió decidir entre mantener la vigencia del plan original, recuperar para negociar, o incrementar los efectivos desplegados con la intención de disuadir a Gran Bretaña del uso de la fuerza.

En Argentina, en un principio, el frente interno reaccionó en apoyo del gobierno de manera casi total. Sin embargo, se notó la incapacidad para fomentar un estado de ánimo favorable. El espíritu triunfalista inicial fue decayendo a lo largo del conflicto hasta llegar, en algunos sectores, a un franco pesimismo. Esta actitud se hizo evidente al regreso de los efectivos, luego de la capitulación, en el momento en que más apoyo necesitaban.

En la batalla de Malvinas, el texto de la Convención de Ginebra tuvo, por parte de los protagonistas, diferentes interpretaciones. La Argentina no previó el uso de bombas Napalm, a pesar de disponer de ellas, por considerarlas excesivamente cruentas; mientras que, la aviación británica utilizó indiscriminadamente bombas antipersonales BL-755 o Beluga, que pueden entrar en una clasificación similar.

Las consecuencias ulteriores del conflicto fueron, en la Argentina, determinantes para el reemplazo del Proceso de Reorganización Nacional por gobiernos democráticos. Gran Bretaña erigió la Fortaleza Falkland. Mientras Estados Unidos, ante las fallas observadas en los sistemas de armas y tácticas de su aliado en la OTAN, dispuso una actualización tecnológica para perfeccionar esos sistemas, cuyos frutos se observaron en la guerra del Golfo Pérsico.

**DEL CARRIL, Bonifacio. La Cuestión de las Malvinas. Buenos Aires, Emecé, pp 123-132.

necesarias para exceptuarlas de todas las obligaciones de enrolamiento y de servicio militar.

El gobierno británico declarará que en las islas Malvinas no existen obligaciones de enrolamiento para incorporarse al servicio militar.

12. Ambos gobiernos estudiarán e intercambiarán puntos de vista para facilitar el comercio y para permitir una mayor fluidez en las transacciones comerciales.

13. Los gobiernos argentino y británico tomarán las medidas necesarias para que las comunicaciones postales, telegráficas y telefónicas entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas en ambas direcciones sean lo más eficiente y expeditivas posible.

14. Las tarifas para las comunicaciones postales, telegráficas y telefónicas entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas en ambas direcciones serán iguales a las internas del lugar de origen de las comunicaciones.

15. Los sellos de correo de la correspondencia entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas, en cualquiera de las dos direcciones, serán cancelados con un sello que se refiera a esta declaración conjunta. Las sacas de correspondencia serán selladas en forma similar.

16. El gobierno argentino estará dispuesto a cooperar en los campos de la salud, educacional, agrícola y técnico, en respuesta a requerimientos que pudieran formulársele.

El gobierno argentino tomará las medidas necesarias para obtener plazas en escuelas en territorio continental argentino para los hijos de residentes en las islas Malvinas, y ofrecerá becas que serán anunciadas periódicamente, y cuyo número se decidirá a la luz de los requerimientos locales.

Ambos gobiernos continuarán su intercambio de puntos de vista en las materias referidas en este párrafo.

17. Las conversaciones continuarán a través de los canales diplomáticos habituales, y la próxima reunión tendrá lugar en Puerto Stanley en 1972.

18. Si cualquiera de los dos gobiernos decidiera dejar sin efecto las medidas referidas precedentemente, deberá anunciar tal decisión al otro gobierno con seis meses de anticipación.

Inicialada en Buenos Aires el primer día de julio de 1971, por los jefes de las delegaciones respectivas.

ANEXO 1

DECLARACIÓN CONJUNTA DE BUENOS AIRES DEL 1º JULIO DE 1971

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

En la ciudad de Buenos Aires, del 21 al 30 de junio de 1971, continuaron las conversaciones especiales sobre comunicaciones y movimiento entre las delegaciones de la República Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, esta última con participación de isleños. Las conversaciones tuvieron lugar dentro del marco general de las negociaciones recomendadas por la Resolución 2.065 (XX) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, y de conformidad con las cartas dirigidas al Secretario General de la Organización por los Representantes Permanentes de ambos países el 21 de noviembre de 1969 y el 11 de diciembre de 1970.
Los delegados llegaron a la conclusión de que, sujeto a la aprobación de sus respectivos gobiernos, deberían ser adoptadas las siguientes medidas, en el entendimiento de que ellas pueden contribuir al proceso de una solución definitiva de la disputa sobre las islas entre los dos gobiernos, a la que se refiere la Resolución 2.065 (XX) antes mencionada:

1. *Con el fin de tratar las cuestiones que pudieran surgir en el establecimiento y promoción de las comunicaciones entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas en ambas direcciones, incluidas en las relativas al movimiento de personas, las que pudieran presentarse a los residentes de las islas mientras se encuentren en territorio continental argentino, y a los residentes de este último mientras se encuentren en las islas, se establecerá una Comisión Consultiva Especial constituida por representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores argentino y de la Embajada Británica, con sede en Buenos Aires. La comisión tendrá sus representantes en Puerto Stanley que informarán a la misma.*

2. *El gobierno argentino otorgará un documento, según el modelo anexo, a los residentes en las Islas Malvinas, sin referencia a la nacionalidad, que deseen viajar al territorio continental argentino, y que permitirá su libre desplazamiento en él.*
El mismo documento emitido por el gobierno argentino será el único documento requerido a los residentes del territorio continental argentino para viajar a las Islas Malvinas.

3. *Los residentes en las islas serán declarados por el gobierno argentino exentos del pago de derechos e impuestos, y de cualquier otra obligación como resultado de actividades en las islas. Además, los residentes en las islas que se trasladen al territorio continental argentino para prestar servicios en actividades relacionadas con las comunicaciones, estarán exentos de impuestos por sus salarios y otros beneficios que reciban de sus empleadores británicos.*
El gobierno británico no demandará el pago de impuestos a los residentes provenientes de territorio continental argentino que presten servicios en las islas en actividades relacionadas con las comunicaciones por sus salarios y otros beneficios que reciban de sus empleadores argentinos.

4. *El gobierno argentino tomará las medidas prácticas para que el equipaje normal de los residentes en las Islas Malvinas que viajen entre ellas y el territorio continental argentino, cualquiera sea la dirección, esté libre de todo pago de derechos e impuestos.*
Los residentes de las Islas Malvinas estarán exentos del pago de todos los derechos e impuestos respecto de sus

MALVINAS
Un Objetivo Nacional
para los Argentinos

DETALLE (4)

La Fuerza Aérea en Malvinas desde 1971 hasta 1982

En 1971 se concertó con el Reino Unido un "Acuerdo de Comunicaciones". La Fuerza Aérea asumió la responsabilidad de Argentina de establecer una línea aérea, con frecuencia semanal. Por ese motivo, personal de la Institución fue destinado a las islas, en representación de la empresa Líneas Aéreas del Estado.

El oficial designado se constituyó en el habitual vínculo de la relación entre las autoridades y comunidades locales, con el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

La convivencia familiar diaria, una relación personal respetuosa y una actitud diligente en la prestación de servicios habían de probar al ciudadano malvinense la intención de nuestro país de atender su bienestar y considerar sus intereses, si no sus sentimientos, con los nacionales argentinos.

La situación a comienzos de los 80

A comienzos de los años 80, parecía que el gobierno del Reino Unido había comenzado a buscar seriamente una solución a la disputa de soberanía que mantenía con la Argentina. Esto se materializaba en la propuesta de *lease back* o arrendamiento de las islas por un largo periodo.

Esta propuesta, si bien no satisfacía por completo las aspiraciones argentinas, constituía un avance trascendente y un cambio radical en la actitud negociadora del gobierno británico que parecía abandonar las viejas tácticas dilatorias.

Por otra parte el accionar argentino en beneficio del bienestar de la población malvinense se encontraba en el momento de máximo esfuerzo. En efecto, había transcurrido casi una década desde el primer vuelo de LADE y ya los malvinenses disfrutaban sin reparos de los distintos servicios que recibían de la Argentina.

De los servicios oficiales que se brindaban por imperio de los acuerdos del 1971, se habían derivado muchos otros beneficios que favorecían el mejoramiento de las condiciones generales de vida en Stanley. Citemos solamente los más importantes:

- Dos vuelos semanales de LADE F-27 y F-28. Esto permitía la estadía de turistas, con el consecuente beneficio para el comercio y la hotelería.

- Servicios postales y de carga en todos los vuelos que posibilitaban la llegada regular de la correspondencia, diarios, revistas, videos, películas para su proyección en el cine local y el abastecimiento de verduras, medicinas, etc.

equipajes y efectos del hogar y automóviles que pasen directamente a través del territorio continental argentino hacia las Islas Malvinas, o que pasen a través del territorio continental argentino con destino al extranjero.
El gobierno británico tomará las medidas necesarias para que el equipaje normal de los residentes en el territorio continental argentino que viajen a las Islas Malvinas o desde éstas al territorio continental argentino esté exento de todo pago de derechos e impuestos.

5. *El gobierno argentino tomará las medidas necesarias para que todo residente en las Islas Malvinas que establezca su domicilio en el territorio continental argentino pueda ingresar, por una sola vez libre de derechos e impuestos, todos sus efectos personales, del hogar y un automóvil.*
Igualmente, el gobierno británico tomará las medidas necesarias para que todo residente en territorio continental argentino que establezca su domicilio en las Islas Malvinas pueda ingresar, por una sola vez libre de derechos e impuestos, todos sus efectos personales, del hogar y un automóvil.

6. *Los gobiernos argentino y británico facilitarán en el territorio continental argentino y en las Islas Malvinas, respectivamente, el tránsito, la residencia y las tareas de las personas directamente vinculadas con las medidas prácticas adoptadas para realizar y promover las comunicaciones y movimiento.*

7. *El gobierno británico tomará las medidas necesarias para el establecimiento de un servicio marítimo regular de pasajeros, carga y correspondencia entre las Islas Malvinas y el territorio continental argentino.*

8. *El gobierno argentino tomará las medidas necesarias para el establecimiento de un servicio aéreo regular de frecuencia semanal de pasajeros, carga y correspondencia entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas.*

9. *Mientras no se concluya la construcción del aeródromo de Puerto Stanley, el gobierno argentino proveerá un servicio aéreo temporario con aviones anfibios entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas para pasajeros, carga y correspondencia. Este servicio será examinado periódicamente, a la luz del progreso en la construcción del aeródromo antes mencionado.*

10. *Ambos gobiernos cooperarán en la simplificación de las prácticas reglamentarias y documentación del transporte marítimo y aéreo, teniendo en cuenta la necesidad de promover y agilizar las comunicaciones.*

11. *Con el fin de facilitar el movimiento de personas que hayan nacido en las Islas Malvinas, el gobierno argentino tomará las medidas necesarias para exceptuarlas de todas las obligaciones de enrolamiento y de servicio militar.*
El gobierno británico declarará que en las Islas Malvinas no existen obligaciones de enrolamiento para incorporarse al servicio militar.

12. *Ambos gobiernos estudiarán e intercambiarán puntos de vista para facilitar el comercio y para permitir una mayor fluidez en las transacciones comerciales.*
13. *Los gobiernos argentino y británico tomarán las medidas necesarias para que las comunicaciones postales, telegráficas y telefónicas entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas en ambas direcciones sean lo más eficiente y expeditivas posible.*

14. *Las tarifas para las comunicaciones postales, telegráficas y telefónicas entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas en ambas direcciones serán iguales a las internas del lugar de origen de las comunicaciones.*

15. *Los sellos de correo de la correspondencia entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas, en*

Provisión regular por parte de YPF de nafta y querosén. El gasoil, fueloil y lubricantes eran comercializados por la FIC.

Provisión de gas licuado en garrafas y cilindros por parte de Gas del Estado. Esta empresa debió ampliar su planta de almacenaje para poder satisfacer la demanda.

Servicio de transporte marítimo por parte de Transportes Navales dependiente de la Armada Argentina, con una frecuencia cuatrimestral que aseguraba el abastecimiento de gas, nafta y otros productos que adquirían en Argentina tales como harina, maíz, alimento balanceado y comestibles varios.

Servicio de enseñanza del idioma castellano en las escuelas de Port Stanley, brindado por intermedio de maestros argentinos bilingües.

Becas para los jóvenes malvinenses que quisieran cursar estudios secundarios completos en los colegios británicos de mayor categoría de Argentina.

Incremento notable del turismo, tanto argentino como internacional y de la actividad comercial vinculada al mismo.

Simultáneamente con el cambio del representante argentino se producía en la parte británica el cambio de gobernador, del secretario de gobierno y del reverendo de la catedral anglicana. Es decir, que excepto el gerente de la *Falkland Island Company*, las personalidades más influyentes eran nuevas.

Esto hacía suponer la existencia de un clima favorable para el desarrollo de una gestión sin prejuicios ni desgaste.

El primer gesto de buena voluntad de las nuevas autoridades fue otorgar al representante argentino un trato distinguido, preferencial y fluido que se ponía de manifiesto en toda reunión social o de trabajo que sostuvieran.

Los problemas de aplicación o interpretación del Tratado de 1971 eran analizados sin especulaciones y criterio amplio lo que permitía encontrar soluciones sin demoras. También se lanzaban nuevas ideas en procura de encontrar otros campos donde ampliar y profundizar la cooperación.

Se puede asegurar que por entonces la actitud y disposición del gobernador Rex Hunt, como la de su secretario de gobierno Dick Baker era claramente favorable al incremento de las relaciones con Argentina.

cualquiera de las dos direcciones, serán cancelados con un sello que se refiera a esta declaración conjunta. Las sacas de correspondencia serán selladas en forma similar.

16. *El gobierno argentino estará dispuesto a cooperar en los campos de la salud, educacional, agrícola y técnico, en respuesta a requerimientos que pudieran formulársele.*
El gobierno argentino tomará las medidas necesarias para obtener plazas en escuelas en territorio continental argentino para los hijos de residentes en las Islas Malvinas, y ofrecerá becas que serán anunciadas periódicamente, y cuyo número se decidirá a la luz de los requerimientos locales.
Ambos gobiernos continuarán su intercambio de puntos de vista en las materias referidas en este párrafo.

17. *Las conversaciones continuarán a través de los canales diplomáticos habituales, y la próxima reunión tendrá lugar en Puerto Stanley en 1972.*

18. *Si cualquiera de los dos gobiernos decidiera dejar sin efecto las medidas referidas precedentemente, deberá anunciar tal decisión al otro gobierno con seis meses de anticipación.*

Ministro Juan Carlos Beltramino,
jefe de la delegación argentina;
Ministro David Aubrey Scott,
jefe de la delegación británica.

MALVINAS
Un Objetivo Nacional
para los Argentinos

DETALLE (5)

Los acontecimientos de marzo de 1982

19 de marzo - Desembarcaron en Puerto Leith de la isla San Pedro obreros de la empresa "Georgias del Sur", a bordo del buque ARA *Bahía Buen Suceso*, para cumplir tareas de desmantelamiento de factorías balleneras fuera de servicio, conforme los términos de un contrato privado, firmado y escriturado en Londres, entre un comerciante argentino llamado Constantino Davidoff y la empresa "Christian Salvensen Co." de Edimburgo.

20 de marzo - El embajador británico en Buenos Aires, Anthony Williams, presentó una protesta al gobierno argentino informando el desembarco de "apreciable cantidad" de personal militar y civil en las islas Georgias, el cual había izado la bandera argentina en el lugar y cambiado señales inglesas. Agregó que dichos incidentes fueron tomados muy seriamente por su gobierno y que si los tripulantes del ARA *Bahía Buen Suceso* no abandonaban las islas inmediatamente, se tomarían las medidas que fueran necesarias.

La cancillería argentina no hizo esperar su respuesta y el mismo día contestó que el ARA *Bahía Buen Suceso*, el cual había zarpado luego de desembarcar sus pasajeros, era un buque de transporte comercial sin personal militar a bordo, cuyas actividades eran bien conocidas por las autoridades británicas, y asimismo, que los hechos acontecidos no revestían importancia y debían tomarse como tales.

21 de marzo: Zarpó de Port Stanley rumbo a Puerto Leith el buque británico *Endurance* con infantes de marina a bordo, para hacer cumplir a los obreros de la empresa argentina, la orden emitida por el gobernador de Malvinas, Rex Hunt, de reembarcarse y retirarse de la zona en veinticuatro horas.

23 de marzo - El buque ARA *Bahía Paraíso*, que se encontraba en las islas Orcadas, es desafectado de su campaña antártica y enviado a proteger a los obreros antes que el *Endurance* arribara y procediera a su desalojo por la fuerza.

El gobierno argentino consideró que la amenaza de emplear al *Endurance* era una verdadera agresión y que Inglaterra, probablemente, enviaría unidades navales a los mares del sur, lo cual tornaría imposible cumplir la alternativa militar.

CAPÍTULO II

LA ACTIVIDAD DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA EN MALVINAS (1971 - 1982)

ANTECEDENTES

La Cancillería argentina tuvo la iniciativa de hacer conocer, a un grupo integrado por el personal de la embajada británica en Buenos Aires y dirigentes malvinenses, las facilidades portuarias y aeroportuarias argentinas. En la primavera de 1970, la intención era hacer los contactos previos para establecer medios de comunicación más efectivos que el buque *Darwin*, que por entonces tardaba diez días para unir Puerto Stanley con Montevideo, diez días estaba en ese puerto y otros diez para regresar. Para lograr un simple par de anteojos, los isleños debían esperar un mes.
La Cancillería argentina requirió a la Fuerza Aérea una aeronave para cumplir un extenso recorrido. Un avión del Escuadrón G-II de la I Brigada Aérea de El Palomar al mando de los capitanes Oscar Vijande y Rubén Oscar Moro, quienes fueron los encargados de realizar el vuelo.
La delegación argentina estaba compuesta por el secretario de embajada Argerich, el subprefecto Adrián Lasalvia (especialista en puertos de la Prefectura Naval). La delegación británica estaba integrada por el secretario de embajada, Withney; el colonial manager de la Falkland Islands Company (FIC), Alstair Sloggie; el procurador del tesoro de las islas, Leslie C. Gleadell; y el capitán del *Darwin*, White, un malvinense con más de veinte años de experiencia recorriendo distintos puntos de las islas.
Estaba previsto visitar Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz y Río Gallegos.

Albatross acuatizado en Puerto Stanley inaugurando el primer vuelo comercial hacia las Islas Malvinas (12 de enero de 1972)

EL PRIMER VUELO

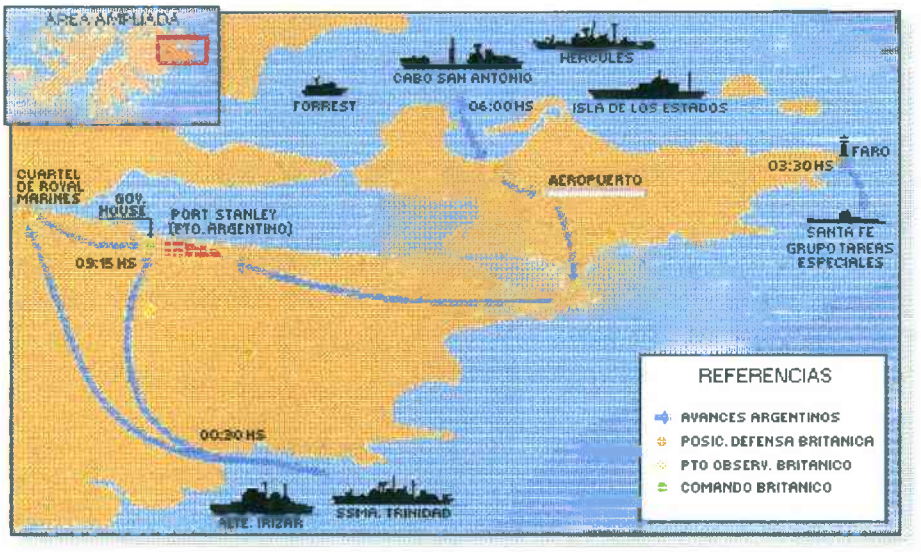
El 11 de febrero de 1971, el I Escuadrón de Tareas Especiales de la Base Aérea Militar Tandil, recibió la orden del Comando de Operaciones de la Fuerza Aérea de preparar un posible vuelo para evacuar un enfermo grave de las Islas Malvinas y comunicar cuando estuviera todo listo para salir. La operación sólo se podía efectuar amerizando, debido a que las islas no tenían en ese entonces pista de aterrizaje.

MALVINAS
Un Objetivo Nacional
para los Argentinos

La recuperación

La Fuerza de Tareas Anfibia 40 entró en acción el 2 de abril. Debió redistribución las tareas de sus elementos de combate, por las siguientes razones:

- La pérdida de la sorpresa ante la detección de los movimientos navales.
- La destrucción de un helicóptero *Puma* del Ejército al romperse las trincas que lo sujetaban en el rompehielos ARA *Almirante Irizar*.
- Las obstrucciones en la pista.
- La instalación de ametralladoras en el sector.



A las 07:00 hs fue ocupado el aeropuerto, que se encontraba obstruido para el aterrizaje con máquinas viales y vehículos volcados. El proceso de remoción pudo hacerse sin oposición activa. La tarea, realizada por una Sección de la Compañía C del Regimiento de Infantería 25, con el apoyo de una Compañía del BIM 2, fue esforzada y, a las 07:30 estaba finalizada.

Horas antes, en las primeras de la madrugada del 2 de abril, la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia, tenía un movimiento inusitado. En la plataforma de la unidad se hallaban estacionados tres *Hercules C-130H* y dos *Fokker F-28*. Poco después de la 01:00 arribaron otro *Hercules C-130H* y un *Hercules KC-130H*.

A las 00:00 hs comenzaron a ingresar a la unidad aérea los efectivos del Ejército que serían transportados a Malvinas: el RI 25 del Ejército, a cargo del coronel Seineldín, la Compañía de Ingenieros de Combate 9 y elementos del Comando de la IX Brigada de Infantería.

El único Albatross que se encontraba en Tandil, ya que los otros dos estaban en inspección de 150 horas en Quilmes, era el BS-03, un trifibio.*
En ese momento tenía una novedad seria en un motor, que obligaba a bajarlo para su reparación.
La Base Aérea Militar Tandil había tenido una considerable disminución de mecánicos que acababan de pasar a retiro, quedaban sólo cuatro, insuficientes para realizar una reparación en corto tiempo.
Por sugerencia del encargado del Grupo Técnico, suboficial mayor Rossi, se convocaron a los mecánicos retirados, a través de un llamado por LU-22 Radio Tandil.
De inmediato, comenzó a llegar el personal y a las 21:00 del 12, el BS-03 estaba listo para un vuelo de prueba. Por la urgencia se efectuó esa misma noche. Después de un vuelo de 1:20 hora el trifibio quedó en servicio, situación comunicada de inmediato al jefe de turno del Comando de Operaciones Aéreas.
Comenzó así una larga espera, por momentos hasta risueña.
Relata el entonces jefe de escuadrón, mayor Carlos A. Quaglini:

...Lo oficiales vivíamos en el edificio de departamentos de la calle 9 de Julio en Tandil. El mío era el único que tenía teléfono. La ansiada orden de partida se convirtió en una obsesión. Durante todo el sábado nerviosamente iban y venían los integrantes del Escuadrón, acompañados de esposa e hijos de todas las edades, formándose alegres corrillos, sentados donde podían, especialmente en el suelo, mientras corría el café y las meriendas rápidas que improvisaban las mujeres. Llegada la noche, la espera se hizo más angustiosa, las conversaciones más nerviosas, hasta que, cerca de las 22:00, el comando dio la orden de efectuar la operación. La misma fue simple pero muy incompleta. El 15 de febrero de 1971 teníamos que estar en Puerto Stanley a las 10:00. Nos dieron la frecuencia del radiofaro VPC de la isla y otra de HF para comunicarnos.
No sabíamos el lugar de acuatizaje, en aguas protegidas o en mar abierto, si el control operaba en inglés o castellano, como se llegaba a la costa y el lugar de amarre.

El 14 otro avión llevaría dos médicos hasta Comodoro Rivadavia donde embarcarían en el Albatross para atender al enfermo.
Ese día el BS-03 salió de Tandil con destino a Comodoro Rivadavia, arribó después de 5:30 horas de vuelo.
La tripulación estaba constituida por los pilotos: mayor Carlos A. Quaglini y capitán Alfredo A. Cano; navegador: primer teniente Raúl A. Tamagnone; mecánicos: suboficial mayor Roberto Thomas y suboficial mayor Fidel Contino, los radio operadores cabo principal Héctor O. Rodríguez; y paramédico: suboficial principal Ernesto Llanos.
En Comodoro Rivadavia ya se encontraban los dos médicos que iban a viajar a Malvinas para atender al enfermo, los doctores profesor César De La Vega, jefe del Servicio de Gastroenterología del Hospital Rivadavia de Buenos Aires y el capitán Eduardo Escribano, especialista en Medicina Aeronáutica.
La primera tarea fue interiorizarlos del equipamiento del avión para el traslado de enfermos: camilla, manejo del sistema de oxígeno, etc.
Después de alojarse, la tripulación realizó los cálculos de navegación, preocupados especialmente por el peso del avión.
El Albatross tiene limitado su peso para operar en aguas protegidas en 29.500 libras. Esta operación requería amerizar, posiblemente en mar abierto (de por sí una emergencia), con un

* El I Escuadrón de Tareas Especiales, nombre exótico con que se rebautizó al I Escuadrón de Búsqueda y Salvamento tenía de dotación: tres Grumman HU-16B Albatross, dos eran trifibios, es decir que podían aterrizar, acuatizar y anevizar (BS-01 y BS-03) y un anfibio (BS-02). Además disponía de un Douglas C-47 modificado, el TA-05, y dos Douglas HC-47: el TA-06 y TA-07. Completaba la dotación un Otter, un DH 104 Dove y un Cessna C-182.

A las 04:00 comenzó el embarque del personal y el material. Se iniciaba así, la ejecución de la fase Asalto de la Orden de Operaciones *Aries 82*.

La hora prevista originalmente para iniciar la operación fue demorada por los ya citados obstáculos sobre la pista de Stanley y la redistribución de tareas en la operación de recuperación de las islas. Por lo tanto, el *Hercules C-130H* TC-68, comandado por el comodoro Beltramone, despegó hacia Malvinas a las 05:15, trasladando al GOE, al Estado Mayor del Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas (EMCATO), un Elemento Control Transporte Aéreo y el material para establecer una terminal de cargas en la nueva unidad aérea de combate.

El *Hercules*TC-68 se mantuvo en vuelo por espacio de una hora, orbitando al este de la pista de Stanley, mientras ésta era despejada de los obstáculos y, previo aviso, aterrizó a las 08:45, con los elementos que constituían el embrión de la BAM Malvinas que, pese a haber sido el primer blanco seleccionado por el enemigo, reconociendo su importancia vital para el sostenimiento de la guarnición argentina en las islas, resistiría cuarenta y cinco días bajo el fuego aéreo y naval y mantendría su capacidad operativa hasta el último día.

El GOE ocupó el aeropuerto y procedió a revisar sus distintas instalaciones. Verificada la ausencia de elementos que pudieran constituir riesgos para el personal y material, fue entregando las dependencias a los encargados de establecer los servicios generales para el funcionamiento del aeropuerto y los especiales que permitirían el control del espacio aéreo y de las aeronaves en operación en el ámbito de Malvinas. El GOE permaneció en la base para proporcionarle seguridad y defensa, hasta que fue relevado por una compañía específica, destacada al efecto desde la I Brigada Aérea.

probable fuerte oleaje debido a los vientos de la zona. Los cálculos más optimistas no lograban reducir el peso al entrar al mar a menos de 31.500 libras; es decir 2000 libras por arriba del peso máximo autorizado. En esas circunstancias era una operación muy delicada.
Los pilotos tenían aún varias incógnitas más, aparte de las mencionadas; una de ellas era la insistencia de la embajada británica en la exigencia de arribos a las 10:00 de la mañana.
El 15 de febrero a las 05:45, el BS-03 estaba en cabecera listo para despegar y cuando el cronómetro marcó las 06:00 decoló para las Malvinas.
El primer teniente Tamagnone, en un rasgo de humor, dijo que a los puntos de notificación que se debían dar cada media hora, los había bautizado con las iniciales de los apellidos de cada uno de los tripulantes. Curiosamente, esa nomenclatura se siguió usando mucho tiempo después.
Al pasar lateral de Puerto Deseado ya había comenzado a amanecer, sin nubes y con una visibilidad ilimitada.
Sin muchas esperanzas de poder sintonizarlo, el copiloto buscó el radiofaro de Puerto Stanley y, con gran sorpresa por la distancia que estaba, salía fuerte, dando una marcación firme en el radiocompás.
El Servicio Meteorológico, en un boletín especial, había anticipado mal tiempo sobre las islas.
Cuando se alcanzó ver Cabo Leal, el primer accidente que se percibe de las Islas Malvinas, densas capas de nubes a baja altura y lluvia impedían ver el terreno.
Una llamada en inglés del avión fue contestada en perfecto castellano por la operadora de Stanley, quien brindó la información meteorológica de esa ciudad.
Próximo al arribo, considerando las condiciones meteorológicas, (IMC - Instrumental Meteorological Conditions), hubo que improvisar una entrada por instrumentos que, curiosamente, fue usada en los vuelos posteriores de Albatross.
Pasado el radiofaro, el BS-03 efectuó un alejamiento hacia el este - noreste, descendiendo sobre el mar por radar altímetro para volver en un procedimiento gota de agua siempre en descenso, salió de la capa a unos 50 metros sobre el mar. La visibilidad muy reducida por lluvia, no impidió ver un hidroavión *Beaver* rojo que volaba unos 600 metros delante; éste llamó en castellano al BS-03, y le dijo que señalaría el lugar de amerizaje.
El BS-03, volando en zigzag para estar cerca sin pasarlo, lo siguió hasta la bahía, que tiene una orientación este - oeste, donde se encuentra la ciudad.
El *Beaver* acuatizó, mientras el Albatross hacía 360° pasando a 50 metros de altura sobre Stanley para entrar en final detrás del hidroavión rojo.
Largas franjas paralelas sobre el mar indicaban un fuerte viento de superficie de los 340°. A las 09:31 el BS-03 amerizó por primera vez en las Malvinas, guiado por la operadora hasta una boya de amarre cercana al hangar con rampa, unos 1500 metros más al este de la ciudad.
Hubo una gran demora en amarrar, casi 30 minutos, debido a que la boya tenía el cáncamo demasiado grueso para el bichero del avión.
Llegados a la boya, partió de la costa un bote inflable con dos hombres ranas para llevar al personal del avión a tierra.
Como la maniobra de amarre se demoraba tanto, en un primer viaje subieron sólo los dos médicos. En un segundo viaje, llevaron al comandante y al navegador. El capitán Cano y los dos mecánicos decidieron quedarse para colocar dos cohetes auxiliares de despegue (JATO) y probar los circuitos eléctricos de disparo.
Sobre la calle costanera, desde la ciudad hacia el hangar, y a pesar de la lluvia, se concentraron los

Siguiendo escalonadamente al primer *Hercules*, se trasladó desde Comodoro Rivadavia al Estado Mayor de la IX Brigada de Infantería, la masa del RI 25, y la Compañía de Ingenieros 9, con el resto de los *Hercules C-130H* y los *Fokker F-28*, ese mismo 2 de abril, antes del mediodía.

De acuerdo con lo planificado por la conducción política, evacuó en los vuelos de regreso al continente al personal del BIM 2, relevado a las 14:00 por el RI 25, el que quedó a cargo de la seguridad en Malvinas, actividad que cumplió hasta que fue relevado, a su vez, el 7 de abril de 1982.

Asimismo, se trasladó a Comodoro Rivadavia al gobernador Rex Hunt, su familia y comitiva y a los Royal Marines británicos, todos los cuales fueron reembarcados en un *Boeing B-707* que despegó de Comodoro Rivadavia a las 23:40, con destino al aeropuerto de Carrasco en la República Oriental del Uruguay.

El Comando Aéreo Estratégico ordenó el 2 de abril el despliegue a Malvinas de una escuadrilla de *Pucará*, de la III Brigada, que había arribado el día anterior a Río Gallegos. A las 16:00 hs, aterrizaron en Puerto Argentino los primeros aviones de combate: cuatro *Pucará* despegados de Río Gallegos a las 14:00 hs. Su tarea: ejecutar las operaciones aéreas que le fueran ordenadas por el comandante del Componente Aéreo Teatro de Operaciones Malvinas, en el área de las islas.

La seguridad de Puerto Argentino quedó a cargo de la Compañía de Policía Militar 181 que arribó el día 3 de abril de 1982, transportada en el *Hercules C-130H* TC-64.

Las operaciones predispuestas en el plan *Aries 82* se estaban cumpliendo sin mayores dificultades y para el día 4 de abril, estaban completadas. Pero la situación político-estratégica había variado y los requerimientos que se sucedieron, incrementaron el esfuerzo del transporte aéreo en una magnitud insospechada al inicio de las operaciones.

La resolución de la junta ahora era disuadir al gobierno británico de intentar la recuperación de las islas por la fuerza, ante el posible costo económico, político y militar que la empresa le podría

habitantes con autos, bicicletas y a pie; mientras observaban atentamente las maniobras del avión, permanecieron hasta el despegue. Posteriormente, la tripulación se enteró que habían dado feriado para que pudieran ver la operación.
En tierra, sobre la rampa, gran cantidad de gente saludaba cordialmente. Sorprendió una persona que, en castellano, saludó y presentó a su esposa. Era un coronel argentino que estaba de visita en las islas. Otro, de mameluco, dijo ser el único argentino residente y que trabajaba en la limpieza del hangar.
Un señor de edad, mayor retirado de la Royal Air Force y piloto de los *Beaver* insistía que el comandante y el navegador fueran a su casa para hacer un brindis, situación por demás embarazosa. Hubo que acceder, pero al llegar a la ciudad, con la excusa de saludar y agradecer al personal de control, se pudo evitar la invitación.
En la oficina del puerto estaba Miriam Booth y su padre. La primera era la operadora, y su padre el electricista jefe de la Falkland Islands Company, compañía que ha manejado prácticamente todos los negocios de las islas. El señor Booth, nacido en Chile, hizo notar el entusiasmo y el interés del público por ese vuelo. Era tripulante del Beaver que había guiado el BS-03 para el acuatizaje.
Poco después, llegó al puerto la ambulancia que trasladó al enfermo: Mathew Mc Connan, un rubicundo de apellido escocés, pero nacido en Santa Cruz, Argentina, que se había desempeñado durante quince años como encargado del faro que está a la entrada del estrecho de la bahía de Stanley. Afectado de una grave cirrosis hepática, úlcera sangrante de estómago y nefritis, debieron hacerle ocho transfusiones de sangre antes de sacarlo del hospital.
De inmediato, con la colaboración de cuatro de los cinco policías de la ciudad y el jefe de puerto, la tripulación y los médicos se embarcaron en un viejo lanchón, navegando hasta el BS-03.
Un paso difícil, por el movimiento relativo entre el avión y la embarcación, fue introducir la camilla a bordo.
Soltadas las amarras, mientras dos embarcaciones daban apoyo girando alrededor del avión, el capitán Cano, ahora de piloto, ponía en marcha navegando al punto de despegue.
La bahía tiene 900 metros de ancho. Debía tomarla cruzada, enfrentado al viento de 320° y de 35 nudos. Cano dio motor, pero el peso excesivo de 31.500 libras, hizo que el trifibio corriera excesivamente. En la mitad de la bahía, de unos 7000 metros de largo, pudo tener los 80 nudos, las alas niveladas y montado sobre el redan* del casco, condición para poder encender los JATO. Los disparó y el avión salió del agua, comenzó el ascenso. Con amplio viraje a la derecha entró a volar por instrumentos. Eran las 12:30.
Poco después el doctor De La Vega pidió comunicarse con el director del Hospital Regional de Comodoro Rivadavia.
Un llamado en frecuencia de radioaficionados de la Red de Observadores del Aire, lo puso de inmediato en contacto phone pach** con el director, quien le aseguró que ya habían tomado todas las medidas para atender al enfermo.
En la mitad del vuelo, el comandante requirió a operaciones un avión más rápido que el Albatross para trasladarlo a Buenos Aires. Se le ordenó al F-27, matrícula TC-46, al mando del mayor Martín Álvarez, que realizaba un vuelo de Líneas Aéreas del Estado, que se dirigiera a Comodoro Rivadavia y transportara al enfermo y a los médicos hasta la Capital Federal.

* Las condiciones para disparar los JATO eran 80 nudos de velocidad, las alas niveladas y el avión montado sobre el redan (escalón que tienen los aviones anfibios debajo del casco). Los JATO (cohetes auxiliares de despegue) permiten un empuje adicional de 1000 libras durante 15 segundos. El Albatross usaba dos para despegar, pudiendo emplear hasta cuatro. Con dos tenía 2000 libras de empuje adicional.

** Comunicación radial vía teléfono.

ocasionar. Pero esta alternativa había sido expresamente descartada sin ser evaluada por ningún organismo especializado de planificación, de modo que las órdenes provinieron directamente del máximo nivel de conducción nacional.

Sin embargo, a esta altura de los acontecimientos la FAA ya había elaborado dos planes que esperaban la firma de sus comandantes: el plan *Mantenimiento de la Soberanía* y el *Caburé Azul y Blanco*; además tenía en borrador la apreciación de situación del transporte aéreo. Era imposible avanzar en este plan porque, si bien se intuía cuál sería la reacción de la Junta de Comandantes en Jefe en el caso de que Inglaterra no aceptara el hecho consumado de territorio en disputa ocupado por la Argentina, no se podía cuantificar los medios que ordenaría trasladar a Malvinas. Por esta razón se previó la creación del Comando Conjunto de Transporte y del Comando Aéreo de Transporte, los que tendrían la enorme responsabilidad de planificar sobre la marcha.

Al arribo del BS-03 a Comodoro Rivadavia a las 17:30, esperaba una ambulancia con una enfermera que hablaba correctamente inglés, quien, junto a los médicos, se dedicó a atender al enfermo. Allí hubo una invasión de periodistas y de fotógrafos. El F-27, matrícula TC-46 trasladó la camilla con el enfermo y los médicos. Despegó a las 18:10 y arribó a Aeroparque a las 21:50. Poco después Mc Connan estaba internado en el Hospital Rivadavia.
El comandante del BS-03 sigue recordando:

...El 17 concurrí al Edificio Cóndor para presentarme al señor Jefe del Estado Mayor del Comando en Jefe, brigadier Fautario, e informarle sobre el vuelo y recibiendo la orden de tener preparado otro para llevar al señor Mc Connan de regreso a Malvinas.
Enseguida fui al Ministerio de Relaciones Exteriores, donde el subsecretario, doctor Ruda me recibió para informarle sobre el resultado del vuelo. A la tarde, quedamos de acuerdo con el coronel González Balcarce, funcionario de este ministerio, para concurrir al Rivadavia a visitar al enfermo. Pero a las 15:00 me llamó para decirme que era imposible, porque había empeorado sorpresivamente obligando a operarlo con urgencia.
En Tandil teníamos enlace radial con Malvinas, e informábamos permanentemente la evolución de Mc Connan.
El estado del hígado del enfermo, totalmente tomado por la cirrosis no metabolizó la anestesia, y no salió del coma, falleciendo el domingo siguiente, siendo sepultado por disposición de sus parientes, en el cementerio de La Tablada.

EL SEGUNDO VUELO *(PRIMERO CON PASAJEROS)*

A continuación se realizó una reunión en Buenos Aires con la participación de representantes argentinos y británicos. Entre otros asuntos, discutían qué documento se usaría para visitar las Islas Malvinas. Decidieron crear un documento especial visado por ambos países. El 1° de julio de 1971 se firmó el acuerdo.
Como consecuencia, el Comando de Operaciones ordenó otro vuelo a Malvinas. El BS-02 partió de Tandil, esta vez a Río Gallegos, desde donde la distancia a las islas es de 800 kilómetros, doscientos menos que de Comodoro Rivadavia. El 3 de julio a las 08:15 el BS-03 despegó de Río Gallegos, piloteado por el mayor Carlos A. Quaglini y el primer teniente Antonio A. Bruno; navegador, primer teniente Raúl A. Tamagnone; mecánico, suboficial mayor Abel Poletto y radio operador, suboficial mayor Julio Martín.
Como pasajeros viajaron el secretario de embajada Carlos Louge, de la Dirección General de Antártida e Islas Malvinas; comodoro Ernesto Arillo, del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea; y los británicos John Ashey Jones, Richard V. Goss y Richard Hills.
Después de 3:15 horas de vuelo, el anfibio amerizó en Malvinas en medio de un día radiante. Como en el primer vuelo, hubo gran algarabía en la población. La tripulación obsequió regalos artesanales y cajones de fruta, sumamente apreciados.
En las islas, los integrantes argentinos de ese vuelo tuvieron la agradable sorpresa de ser invitados a recorrer la bahía en un vehículo de colchón de aire. El hoovercraft partió del Destacamento de Infantería de Marina en el extremo este de la bahía. Descendió por la rampa y comenzó a deslizarse sobre un mar agitado. Por momentos las olas frenaban el avance del hoovercraft. Después de recorrer la bahía ascendió a la rampa.
A las 14:40 el BS-02 despegó de regreso y luego de 5:11 horas, aterrizó en Comodoro Rivadavia, finalizaba el primer vuelo con pasajeros.

MALVINAS
Un Objetivo Nacional
para los Argentinos

DETALLE (7)

Las gestiones diplomáticas

3 de Abril:
El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas aprueba la Resolución 502, que exige el retiro argentino de las islas y la iniciación de negociaciones. Votan a favor de la resolución en contra de la Argentina : EE.UU., Francia, Guayana, Irlanda, Japón, Jordania, Togo, Uganda, Zaire, y Gran Gretaña. Se abstuvieron: Unión Soviética, China, Polonia y España. En contra sólo votó Panamá.

El general Mario Benjamín Menéndez es nombrado Gobernador Militar de las Islas Malvinas y se pide una sesión extraordinaria de la OEA.

5 de Abril:
La acción argentina provoca la renuncia del canciller inglés, lord Carrington. La *Task Force* británica parte de su apostadero en Portsmouth. La Comunidad Económica Europea respalda la decisión inglesa de aplicar sanciones económicas a la Argentina, y el Perú define su posición decidida en favor de la Argentina.

6 de Abril:
Designado por el presidente Reagan para interceder en el conflicto, el general Alexander Haig conferencia con el canciller argentino, Nicanor Costa Méndez, en Washington.

7 de Abril:
Viaja Haig a Londres, y los ingleses disponen el bloqueo naval hasta 200 millas de las Malvinas. La Argentina convoca a sus reservas y Costa Méndez regresa a Buenos Aires.

8 de Abril:
Alexander Haig se entrevista con Margaret Thatcher, quien se muestra intransigente. Argentina crea un puente aéreo para aprovisionar a las tropas destacadas en las Malvinas. Se anuncia que la fuerza naval inglesa navega a la altura de las Islas Azores.

La embajada Suiza en Buenos Aires recibe un cable del Reino Unido para ser transmitido a las autoridades argentinas, en el que se comunica que a partir de las 04:00 hs. GMT del 12 de abril se establecería una zona de exclusión marítima alrededor de las Islas Malvinas, cuyo límite externo sería un círculo de 200 NM.

La novedad llegó a Buenos Aires en momentos en que asumía su cargo como gobernador de las Islas Malvinas el general Menéndez.

Las plazas, calles, edificios públicos, la mayoría de las viviendas particulares de Buenos Aires y prácticamente todo el país habían sido embanderadas con el emblema celeste y blanco.

10 de Abril:
El Presidente Galtieri mantiene una reunión con Haig, recién llegado de Londres, mientras tanto se lleva a cabo otra manifestación popular de apoyo a la recuperación de las Islas

TERCER VUELO

En agosto, el Comando ordenó un tercer vuelo para llevar a un grupo de ingenieros civiles y militares, británicos y argentinos, que iban a estudiar el terreno donde instalar una pista.
El Albatross BS-02 despegó de Comodoro Rivadavia, dejó a los pasajeros, y regresó al mismo aeropuerto comandado por los capitanes Alfredo A. Cano y Ángel B. Toribio. Era el 11 de agosto de 1971. Al regreso, debieron evacuar a un obrero que operaba en la grúa de pórtico del puerto. Un fuerte viento había volcado la grúa, y el maquinista se arrojó desde la misma, sufriendo el estallido de los huesos calcáneos de los talones de ambos pies; requirió tratamiento quirúrgico especializado.
Fue acompañado por el director del hospital local. Se lo trasladó al Hospital Británico, en Buenos Aires, donde los cirujanos le reconstruyeron las partes afectadas.

CUARTO VUELO *(EL PRIMERO CON CORREO)*

Según los comentarios de los isleños, el correo desde Inglaterra tardaba hasta siete meses en llegar.
Enviado a Montevideo, debía esperar un viaje del buque *Darwin*, único enlace de las islas con el continente, que a esta altura había dejado de funcionar, dejando aisladas a las Malvinas.
Relata el comandante del vuelo, el entonces mayor Carlos A. Quaglini:

...el 19 de agosto de 1971 el Comando de Operaciones ordenó otro vuelo a Malvinas con órdenes precisas: se había efectuado un enlace entre el Ministerio de Relaciones Exteriores, la Fuerza Aérea, Aerolíneas Argentinas y el Correo Argentino para colocar en Malvinas la correspondencia inglesa en el menor tiempo posible. Un Albatross debía estar listo en Comodoro Rivadavia el día 20. Las sacas de correspondencia debían ser entregadas y recibidas en propias manos por los comandantes de los aviones con intervención del Correo.

El mismo 19 salió para Comodoro Rivadavia el BS-02, pilotado por el mayor Carlos A. Quaglini y el primer teniente Antonio A. Bruno; aterrizó en su destino después de 4:40 horas de vuelo.

Ese día a las 23:00 arribó al aeropuerto de Comodoro Rivadavia el vuelo de Aerolíneas que traía las sacas para Malvinas. El comandante lo estaba esperando junto con el jefe de correo local y el jefe del distrito. Apenas saludado, el comandante de Aerolíneas transfirió las sacas a los representantes postales que, en ese mismo momento, firmaron y entregaron las guías correspondientes al comandante del BS-02.

El 20 de agosto a las 06:00 el BS-02 despegó con rumbo a las islas, con un excelente tiempo. Llevaba a bordo, de regreso, al director del hospital de Malvinas. Después de 3:50 horas amerizó en la bahía, donde un fuerte viento encrespaba el mar.
Los isleños, experimentados marineros, instalaron un largo tubo de goma inflado junto al lado izquierdo del fuselaje del anfibio, para evitar el golpe del lanchón contra el avión. Habían colocado una enorme boya, en medio de la bahía, para facilitar la operación del Albatross; lo aseguraron con un grueso cabo a la misma.

El viento creció rápidamente originando un oleaje impresionante. El anciano que conducía el lanchón era ver-

Malvinas. Galtieri, desde los balcones de la Casa Rosada, dirige la palabra a los manifestantes.

11 de Abril:
Mientras se anuncia que las conversaciones no han llegado a solución alguna, Juan Pablo II exhorta a ambos países a deponer actitudes extremas. El general Haig regresa a Londres. El doctor Costa Méndez afirma que el diálogo prosigue.

12 de Abril:
Telefónicamente Haig comunica a Costa Méndez, desde Londres, que Gran Bretaña es irreductible. De madrugada, las naves de la *Task Force* bloquean las islas, en tanto la Flota de Mar Argentina permanece en sus apostaderos.

14 de Abril:
Mientras Galtieri comunica telefónicamente a Reagan que existe disposición para encontrar una salida pacífica, Haig regresa a Buenos Aires desde Londres. La actuación de Thatcher recibe el respaldo de la Cámara de los Comunes.

16 de Abril:
El general Haig prosigue sus conversaciones con autoridades argentinas. Como para desalentar esta segunda tanda de conversaciones, el Reino Unido cursa una nota por la cual informa que toda nave o aeronave que afectara a la *Task Force*, sea civil, comercial o militar, sería considerada hostil y atacada.

17 de Abril:
En Buenos Aires prosiguen las conversaciones entre el general Haig y autoridades nacionales. El Secretario de Estado puso de relieve que los argentinos debían tener confianza en que EEUU lograría una solución satisfactoria a las aspiraciones nacionales. Insistió en mantener un marco político ambiguo y que debería quedar claro que la intención final sería la devolución de las islas a la Argentina. El general Haig dio la impresión de ser realmente veraz y sincero, pero los acontecimientos conspiraban contra sus aparentes buenas intenciones.

19 de Abril:
El doctor Costa Méndez anuncia el pedido de aplicación del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) ante la OEA y el general Haig regresa a los Estados Unidos.

20 de Abril:
Por 17 votos a favor, ninguno en contra y cuatro abstenciones (EEUU, Colombia, Trinidad Tobago y Chile) la Argentina logra la convocatoria para la XX Reunión de consulta de Ministros de Relaciones Exteriores de las 21 naciones signatarias del Tratado de Río, fijada para el 26 de abril.

Mientras tanto, los aviones de la Fuerza Aérea Argentina detectaban a la *Task Force* ingresando al área del TIAR adoptando posiciones favorables para la batalla.

22 de Abril:
El general Galtieri procede a inspeccionar las tropas acantonadas en Malvinas.

Chile, en tanto, a solicitud del embajador británico en Santiago,

daderamente hábil, con marcha y contramarcha lograba mantener la ubicación junto a la puerta, pero el movimiento relativo era casi imposible de controlar. Tiraron un cabo de acero de 15 milímetros de diámetro, gritando: -Hágalo firme en cualquier parte!-. Atado al respaldo de un asiento del avión un fuerte tirón cortó el cabo de acero como si fuera un hilo. La cubierta del lanchón estaba, por un instante, un metro y medio por debajo de la puerta del BS-02; y al instante siguiente pasaba 30 centímetros por arriba del flap, que en el agua está a 2,50 metros de altura. La situación era apurada. El vicecomodoro Bloomer Reeve, en ese momento en el lanchón, gritaba: -Salten, que nos tenemos que ir, vamos a romper el avión-. Uno por uno los tripulantes fueron saltando a la cubierta del lanchón. El mecánico no quiso abandonarlo y se encerró dentro del avión.

La lancha se separó de inmediato, retrocediendo, y en el corto viaje a la costa, por momentos, tenía la cubierta debajo del agua.
Llegados a tierra, la preocupación era el suboficial mayor, Fidel Contino, aún dentro del avión, el cual era golpeado y cubierto totalmente por las olas.
Al mediodía, debido a que no se veía movimiento en el avión y no contestaba el VHF, el comandante pidió un viaje del lanchón para tratar de desembarcar al mecánico. En el intento, no hubo forma de acercarse al BS-02 sin serio peligro de embestirlo.
A las 16:00 se reiteró el pedido de buscar al mecánico. Esta vez el patrón del lanchón salió con un chinchorro a remolque con dos hombres, reforzó las amarras y retiró al mecánico.
Con gran trabajo los hombres del bote, ataron dos nuevos cabos desde las alas del Albatross y rescataron al mecánico, que llegó lívido y descompuesto a tierra.
Hubo que pernoctar, porque el oleaje excedía mucho el metro y medio de altura que permitía la operación.
Apenas llegados a Malvinas se llevaron las dos sacas de correo a la oficina local, en un Land Rover del batallón local, conducido por el capitán de fragata, jefe de la guarnición.
En minutos comenzó la distribución de la correspondencia.
Gran sorpresa le causó a la población comprobar que, desde la fecha del matasellos, habían transcurrido sólo 72 horas.
Continúa el relato del comandante:

... El capitán de fragata nos llevó hasta el Upland Goose, la hostería de la ciudad donde nos alojamos; al rato volvió para invitarnos a tomar una copa en el destacamento, después de la cena.
A las 22:00 vino a buscarnos y se organizó una animada charla. Acodados en el bar, hablamos de distintos temas cuando, sorpresivamente y en inglés, me dijo: -¡ Ustedes nos van a invadir!-. Me dirigí en español a Bruno, que estaba al lado mío y que dominaba el inglés y le dije: -Bruno le entendí mal o el capitán dijo: ustedes nos van a invadir-. -¡Le entendió bien!-, afirmó,- eso dijo-...Le respondí al capitán que eso era imposible, pero insistió... La posición adoptada por Inglaterra no les deja otro camino. Premonición que se cumplió once años después.
Al día siguiente las condiciones habían mejorado bastante. Embarcamos a los ingenieros que tenían enormes valijas con piedras sacadas del terreno para estudiarlas. El vicecomodoro Bloomer también abordó y por falta de asientos tuvo que sentarse en el hueco de la cabina. Habíamos embarcado unos 200 litros de agua de mar en la sentina de proa y la bomba de achique no funcionó para eliminarla. Para colmo de males, soltamos las amarras antes de poner en marcha y al intentar con el motor 1, no quiso arrancar y el fuerte viento nos llevó hacia atrás acercándonos a la costa. Después de innumerables intentos durante unos diez minutos, arrancó y rodamos al extremo este de la bahía. El viento era de los 340° unos 40 nudos. Bruno probó motores en la carrera y dio a pleno comenzando el rodaje cruzado con respecto a la costa. El piloto luchaba a brazo partido con los comandos, sin lograr nive-

accedió a realizar un despliegue del Ejército en el Sur del país y despachar su Armada en silencio de radio al mar, en particular sus dos submarinos clase *Oberon*, hechos éstos que generaron inquietud en esferas militares argentinas y afectaron en cierta forma la asignación de fuerzas. A ello se sumó la colaboración en materia información e inteligencia, así como la operación desde territorio chileno de aviones *Canberra* PR-9 de reconocimiento fotográfico y dos C-130 SIGINT de inteligencia de comunicaciones.

El Gobierno Nacional promulga el Decreto N' 757 por el cual se designó con el nombre de "Puerto Argentino" a la capital de las Islas Malvinas.

25 de Abril:
Gran Bretaña declara una zona de exclusión total alrededor de la *Task Force*, que había ingresado al área del TIAR, y ataca la guarnición argentina en la Isla San Pedro. Argentina protesta firmemente por ambas agresiones ante el Consejo de Seguridad.

26 de Abril:
La Junta Militar informa que hasta la última capacidad defensiva estarán dispuestas para el combate.

30 de Abril:
El Secretario de Estado Alexander Haig anuncia el fracaso definitivo de las negociaciones. La Argentina presenta una nota a la ONU informando que haría uso del derecho de legítima defensa si era atacada, y poco más tarde el presidente Reagan declara públicamente el apoyo de los EEUU a Gran Bretaña en el conflicto, seguido por la dramática imposición de un embargo a las exportaciones de armamentos y de operaciones crediticias hacia la República Argentina.

Simultáneamente, las fuerzas armadas de Chile completan un despliege en la Zona Sur del país de características similares -o aun mayores- que en 1978, cuando ambas naciones estuvieron al borde de la guerra por la cuestión del Canal de Beagle.

La guerra estaba por comenzar, y nadie había hecho lo posible y suficiente para evitarla. El 30 de abril a última hora de la noche austral un bombardero *Vulcan*, matrícula XM-607 del Escuadrón 44 de la RAF, despega del aeropuerto de Wideawake, en la Isla de Ascensión, para iniciar una navegación hacia Puerto Argentino que culminaría con el lanzamiento de 21 bombas de 1.000 libras sobre la Base Aérea. Era la respuesta del Reino Unido a una nación que al recuperar lo que era suyo, no había producido ni una sola víctima a su adversario.

lar las alas. La velocidad, por el exceso de peso, crecía muy lentamente. Cambiamos de rumbo paralelo a la bahía con el cuartel del destacamento cruzado al frente, que se acercaba peligrosamente.
Le dije a Bruno que disparara los JATO. Con muy buen criterio me replicó: -¡No tenemos las condiciones!-. Por segunda vez insistí: -¡Dispare los JATO!-. Los cohetes nos sacaron del agua, pero a los quince segundos y con el anfibio a pocos metros del agua, se apagaron y volvimos a entrar al mar y a correr hasta que, ya demasiado cerca del final de la bahía, el piloto lo obligó a despegar, pasando a muy poca altura sobre el cuartel.
Seis horas cuarenta y cinco minutos después tocábamos pista en Comodoro Rivadavia.

Por razones afectivas, las sacas que enviaba Malvinas fueron entregadas en el correo argentino de Tandil, acto que conmocionó al jefe de la oficina y al personal de correo que estuvo presente en ese momento.
Esos cuatro vuelos fueron los primeros no regulares que se realizaron a las islas. En enero de 1972 cruzarían los vuelos llevando pasajeros y carga regularmente como vuelos de Líneas Aéreas del Estado.
De esta forma, la Fuerza Aérea tomó bajo su responsabilidad, por una parte, la iniciación de los vuelos regulares con pasajeros, y por otra, la construcción, a la brevedad, de una pista provisoria apta para operar aviones de transporte con ruedas; mientras, los ingleses se abocaban a la planificación de la construcción de una pista de aterrizaje permanente.
Como en todos los acuerdos internacionales, también en este caso, fuertes motivaciones económicas acicatearon a los ingleses para la firma del acuerdo. Las pérdidas que producía el barco *Darwin* asignado a Malvinas eran significativas: *en el período 1960-1970, el armador Falkland Islands Company (FIC) tuvo un déficit de 77.032 libras esterlinas.**

LA RECUPERACIÓN PACÍFICA

La Comisión Consultiva Especial, creada de común acuerdo por la Argentina e Inglaterra, estaba integrada por:

.Un miembro del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto argentino, (Dirección General de Antártida y Malvinas).
.Un miembro del Ministerio de Relaciones Exteriores inglés, (eventualmente integrante de la embajada inglesa en Argentina).

Dependiendo de la jefatura de la Dirección General de Antártida y Malvinas del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto argentino, se designó, a partir del año 1971, a un oficial de la Fuerza Aérea Argentina con el grado de vicecomodoro, para cubrir, por períodos de dos años, el cargo de miembro de la Comisión Consultiva Especial Residente en Malvinas.
El citado oficial se desempeñaba, además, como jefe de la agencia de Líneas Aéreas del Estado (LADE); su auxiliar era un supervisor de ese organismo, con la función de jefe de Base; también debía promover la venta de pasajes desde Puerto Stanley a cualquier parte del mundo, en particular en conexión con Aerolíneas Argentinas. El primer auxiliar fue el señor Mario Sassi, quien ocupó ese puesto durante seis años. Se cubrieron los cargos de operador de torre de las aeronaves argentinas y de servicio de comunicaciones, para mantener enlace BLU (banda lateral única) y teletipo con las agencias de LADE en el continente.

* Falkland Islands Transport Study. 30 de mayo de 1970.

Las cifras del conflicto

La Fuerza Aérea ejerció la plena responsabilidad del control del espacio aéreo y, además, desarrollo: cumplió efectivo tarea de:

- Ataques a objetivos navales.
- Ataques a objetivos terrestres.
- Transporte Aéreo
- Reabastecimiento en vuelo a unidades de la FAA y de la ARA.
- Exploración y Reconocimiento.
- Búsqueda y Salvamento.
- Guiado y control de medios de la FAA, ARA y Ejército.

En el cumplimiento de estas misiones se realizaron un total de 1.477 salidas, 504 de las cuales correspondieron a los distintos sistemas de aviones de combate (M-III, BMK 62/64, A-4B y C, IA-58 y M 5). volaron misiones de en aviones

De éstas últimas, 138 aeronaves debieron regresar por distintos motivos sin lograr alcanzar su objetivo, lo cual significa que el 73 % alcanzó el objetivo habiéndose perdido 47 aviones. regresaron blanco llegó

Entre el 1° de abril y el 29 de junio, la aviación de transporte trasladó 9.910 toneladas de carga, 51.378 personas, con un total de 8.020 horas voladas. Entre el 1° de mayo y el 13 de junio, con el establecimiento, por parte de Inglaterra del Cerco Aéreo, se trasladaron 434,3 toneladas de carga, 514 pasajeros y se evacuó a 264 heridos. + tres tras fueron

En el aspecto humano, la Fuerza Aérea sufrió la pérdida de cincuenta y cinco hombres, en su mayoría tripulantes de vuelo: treinta y seis oficiales, catorce suboficiales y cinco soldados. Sumado a estos, cuarenta y siete combatientes resultaron heridos, totalizando 102 bajas. recursos además

La cantidad de efectivos argentinos fallecidos durante el conflicto asciende a 635 hombres, mientras que 1.068 resultaron heridos sumando, así, un total de 1.703 bajas.

La fuerza argentina sufrieron 1703 bajas de los cuales 635 fueron víctimas fatales y 1068 heridos

Aeronaves

Las pérdida de aeronaves de la Fuerza Aérea asciende a cuarenta y siete, distribuidos de la siguiente manera:

4) La posibilidad que, ante el despliegue de fuerzas y contundencia de los ataques, el Comandante de la Guarnición argentina ~~en el archipiélago~~ aceptara, ante su ofrecimiento, la rendición inmediata.

5) Las previsiones meteorológicas (sobre todo en el continente) donde existirían techos bajo mínimo en los aeródromos (AADD) de despliegue de la FAS, que dificultaría la operación de los aviones de combate argentinos.

Fue así que emitió sus órdenes de operaciones para el ~~día~~ 1° de mayo, cuyos lineamientos eran:

Accionar con tres Grupos Aeronavales con las siguientes tareas:

Grupo 1: compuesto por HMS Invencible, ocho Sea Harrier (SH) del Escuadrón 801, con escolta para misiones de defensa aérea, Patrulla Aérea de Combate (PAC).

Grupo 2: compuesto por HMS Hermes, buque insignia y escolta doce aviones Sea Harrier del Escuadrón 800 para ataque aéreo al objetivo material (OM) en tierra, en especial aeródromos, y posterior reconocimiento; además, la flotilla de ataque compuesta por un destructor D 42 y dos fragatas para bombardeo naval al aeródromo Puerto Argentino, BAM Malvinas y posiciones terrestres defensivas costeras.

Grupo 3: transporte y helidesembarco anfibio.

Desde las siguientes áreas marítimas:

Para el **Grupo 1**, ~~100~~ millas al NE/N de Puerto Argentino.

Para el **Grupo 2**, ~~95~~ millas al E/NE de Puerto Argentino.

Para el **Grupo 3**, en zona TRALA, en espera de la confirmación de avanzar, helidesembarco y posterior asalto anfibio, en base a órdenes del Comando.

La Operación Black Buck (Carnero Negro)

El Comando Aéreo Estratégico de la RAF, ~~Acting Air Chief~~ Marshall M. Benthan, puso en ejecución la operación Black Buck, cuando a las 19: 30, hora argentina, del 30 de abril de 1982 despegaron del aeródromo Wideawake (Isla Ascensión) dos Vulcan matrículas XM 598 (My Reeve) y XM 607 (Cap Withers) cargados, cada uno con ~~21~~ bombas de 1.000 libras, que debían reabastecerse cinco veces (como mínimo) en el vuelo de ida, de los Víctor, aviones tanque desplegados a lo largo de su ruta al objetivo

Douglas **A-4B *Skyhawk***	10
Douglas **A-4C *Skyhawk***	9
AMD **Mirage M-III EA**	2
IAI **M-5 *Dagger***	11
BAC **BMK-62 *Canberra***	2
FMA **IA-58 *Pucará***	11
Lockheed **C-130H *Hercules***	1
Gates **LR-35A *Learjet***	1

A estas cifras, deben sumarse aquellos aparatos que se perdieron por accidentes operativos o por haber quedado en las islas, después de ocurrido el cese de fuego:

FMA **IA-58 *Pucará***	13
Bell-212	2

Las pérdidas de la Task Force británica

Personal

Tomando en cuenta las cifras oficiales aceptadas por Gran Bretaña, resultaron muertos 255 hombres durante las operaciones, ascendiendo la cifra del personal herido a 777; en total: 1032 bajas. Esta cantidad demuestra, claramente, que fue uno de los más altos porcentajes de pérdidas sufridas por Gran Bretaña, desde la Segunda Guerra Mundial:

Lugar	Duración	Muertos
Palestina	1945 - 1948	223
Corea	1950 - 1953	537
Chipre	1954 - 1959	105
Suez	1956	32
Malaya	1958 - 1961	525
Malvinas	**01MAY82 - 14JUN82**	**255**

Durante los cuarenta y cuatro días de combate en el Atlántico Sur, los ingleses sufrieron bajas a razón de casi seis hombres por día de combate; mientras que durante el conflicto con mayores pérdidas numéricas (Corea), la cantidad asciende a once hombres por mes, aproximadamente.

Aeronaves

No se sabe exactamente la cantidad de aeronaves perdidas por el Reino Unido, ya que como en el caso de las bajas de personal, las cifras oficiales son dudosas. Los registros propios hablan de las siguientes cifras:

BAC **Sea Harrier FRS.1**	6
BAC **Harrier GR.3**	5
Boeing **Chinook HC-1**	3
Westland **Sea King HC-4/HAS**	5
Westland **Wessex HAS-3/HU-5**	9
Westland **Lynx HAS-2**	3
Westland **Scout AH-1**	1
Aerospatiale 342 **Gazelle AH-1**	3

Buques hundidos o destruidos

material. A las 19:50 despegaron once aviones *Víctor* de los Escuadrones 57 y 58; un *Vulcan* y un *Víctor* eran reservas. A poco de navegar se volvió el XM 598, asumiendo la ejecución de la misión del avión reserva: XM 607 a 243 millas ~~antes~~ de Puerto Argentino Withers inició el descenso, alcanzando 2.000 pies de altura (700 metros) a 193 millas de Malvinas, y luego fue descendiendo paulatinamente hasta 300 pies (100 metros).

Encendió el radar de bombardeo 50 millas antes. Cada diez segundos sonaba la alerta temprana (Radar Warning) indicando que había sido captado por el radar argentino. Ascendió ~~40~~ millas antes a ~~10~~.000 pies (3.300 metros). El plan previsto se cumplió bien y el XM 607, alcanzó su objetivo material a las 04:40 hs de la madrugada. Su recorrida final con rumbo 235 fue realizada a baja altitud y sólo una de las bombas impacto al borde de la pista (a 40 metros de la cabecera 08) sin neutralizar el aeródromo. La tripulación completa de ese vuelo era: piloto, Cap. Martín Withers; copiloto, Cap. Peter Taylor; navegador Cap. Gordon Graham; reabastecimiento aéreo, Cap. Dick Russell; operador de radar, Cap. Bob Wright y oficial de electrónica, Cap. Hug Prior.

Esta operación fue apoyada aparentemente desde tierra, en Malvinas, por Comandos Ingleses; el ataque contó con la ayuda de luces rojas (podrían ser guiado láser) que brindaron a los pilotos la dirección de ataque y/o el punto de lanzamiento.

Siendo las 04:43 hs, la ~~Fuerza Aérea Sur (FAS)~~ en el continente, impartió la orden de máxima alerta a sus unidades de combate desplegadas.

Las previsiones de la FAS

El ~~día~~ 1° de mayo de 1982 los aviones en servicio que disponía la FAS eran:

Aviones de Combate

Caza: diez MIII ~~(Mirage)~~ desplegados en el aeródromo ~~de Río Grande (GRA)~~ y BAM ~~Gallegos~~ (GAL).

Caza bombarderos: ~~D~~ieciséis M ~~V (Dagger)~~ desplegados en los ~~A~~eródromos ~~San Julián~~ y ~~Río Grande~~ (GRA). Trece A 4B "Skyhawk" desplegados en la BAM Río Gallegos. Once A 4C "Sky Hawk" desplegados en la BAM San Julián. Total: cuarenta aviones.

Bombarderos livianos: siete MK 62 (~~Camberra~~) desplegados en el aeródromo Trelew.

De ataque: ~~D~~ieciocho IA-58 ~~(Pucará)~~ desplegados en el aeródromo ~~Santa Cruz~~.

Aviones ~~Tanques~~ para reabastecimiento en vuelo: ~~D~~os KC 130 en la BAM ~~Comodoro Rivadavia~~

Aviones para búsqueda y salvamento: ~~C~~inco aviones de diversos tipos.

Destructor Tipo 42 clase *Sheffield* (D-80) **HMS *Sheffield***
Destructor Tipo 42 clase *Sheffield* (D-118) **HMS *Coventry***
Fragata Tipo 21 clase *Amazon* (F-184) **HMS *Ardent***
Fragata Tipo 21 clase *Amazon* (F-170) **HMS *Antelope***
Buque Logístico de Desembarco (L-3005) **RFA *Sir Galahad***
Buque Logístico de Desembarco (L-3505) **RFA *Sir Tristam***
Portacontenedor de Gran Porte ***Atlantic Conveyor***
Lancha de Desembarco ***Foxtrot 4***

Total: ocho

Buques averiados de consideración

Portaviones Liviano (R-05) **HMS *Invincible***
Portaviones Liviano (R-12) **HMS *Hermes***
(Aunque no pudo ser confirmado oficialmente, el hecho de que los aviones que operaban desde ellos hayan dejado de hacerlo desde el momento del ataque, da claros indicios de que pudo haber sido dañado.)
Crucero Liviano clase *County* (D-18) **HMS *Antrim***
Crucero Liviano clase *County* (D-19) **HMS *Glamorgan***
Destructor Tipo 42 clase *Sheffield* (D-88) **HMS *Glasgow***
Destructor Tipo 42 clase *Sheffield* (D-89) **HMS *Exeter***
Fragata Tipo 22 clase *Broadsword* (F-90) **HMS *Brilliant***
Fragata clase *Leander* (F-56) **HMS *Argonaut***
Fragata Tipo 21 clase *Amazon* (F-173) **HMS *Arrow***
Fragata Tipo 12 clase *Rothesay* (F-126) **HMS *Plymouth***
Submarino clase *Oberon* (S-21) **HMS *Onyx*** (accidente operacional)

Total: once

Buques averiados

Fragata Tipo 22 clase *Broadsword* (F-88) **HMS *Broadsword***
Fragata Tipo 21 clase *Amazon* (F-174) **HMS *Alacrity***
Fragata Tipo 21 clase *Amazon* (F-172) **HMS *Ambuscade***
Fragata Tipo 21 clase *Amazon* (F-185) **HMS *Avenger***
Buque de Asalto Anfibio (L-10) **HMS *Fearless***
Buque Logístico de Desembarco (L-3029) **RFA *Sir Lancelot***
Buque Auxiliar de Apoyo clase *Tide* (A-76) **RFA *Tidepool***
Cuatro naves no identificadas

Total: once

Las cifras indican que treinta buques fueron alcanzados por los aviones y misiles argentinos, de los cuales, la mitad sufrió ataques en más de una oportunidad. Para suerte de la Task Force, de la gran cantidad de bombas *MK-17* lanzadas, sólo dos hicieron explosión (HMS *Ardent*, 21 de mayo y HMS *Antelope*, 23 de mayo; esta última, mientras se intentaba su desarme. En ambos casos los buques resultaron hundidos).

Más de una decena de estas bombas no estallaron, o simplemente atravesaron los buques limpiamente, lo cierto es que el poder de la *MK-17* es tal, que se estima que, ante la acción de una de ellas, hubiera correspondido la destrucción de la nave que la recibiera.

Otros aviones serían desplegados a las Bases del Sur con posterioridad.

La apreciación operativa de la FAS

El Comando de la FAS, al ser informado del ataque inicial enemigo, apreciaba correctamente que se produciría nuevas incursiones aéreas sobre objetivos terrestres en Malvinas, (radares y otras posiciones defensivas en ~~Pto~~. Argentino) por parte de la Task Force, pero siempre lanzados desde una distancia lo suficientemente al Este, como para que los buques no entraran dentro del radio de acción de nuestros cazabombarderos. Por ello se había concebido el empleo inicial de nuestros interceptores (~~Mirage~~ M-III/~~V~~) que darían cobertura a los objetivos, mediante el combate aéreo con las aeronaves incursoras.

Es así que en los aeródromos de ~~Río Gallegos~~, ~~Río Grande~~ y ~~San Julián~~, las secciones interceptoras, en distintos grados de apresto, armadas con misiles aire - aire (AA) MAGIC / MATRA / SHAFFRIR y cañones, esperaban las órdenes para entrar en acción.

La primer orden de ataque

La primer orden fragmentaria (OF) que se transmitió fue la N° 1090: (dos ~~aviones~~ MIII, indicativo FIERA, Misión cobertura ~~Pto~~. Argentino, - armamento: dos misiles MAGIC - ruta ~~Gallegos (GAL), Malvinas (MLV), Gallegos~~. Esta escuadrilla **despegó** a las 06:40hs. **Tripulantes**: My. Sánchez, Cap. Marcos Czerwinski, preludiando nuestro bautismo de fuego. Pasadas las 07:30 hs. sobrevolaban ~~Pto~~. Argentino sin encontrar actividad aérea enemiga. En realidad había dos aviones en ~~Patrulla Aérea de Combate~~ PAC del Portaaviones *Invincible* en el aire (E y ~~SE~~ de ~~Pto~~. Argentino) pero no se advirtieron mutuamente. **Aterrizaron** en GAL a las 08: 38 hs.

El Requerimiento a la Armada

El Comando de Operaciones de la FAA emitió el mensaje JB-4854 GHO 302017 a COATLANSUR [1], solicitando que aviones Super Etendard ~~operen~~ bajo control operacional de la FAS a partir del 1° de mayo de 1982.

Opera la Task Force

Contrariamente a lo supuesto por la FAS, el Contraalmirante Woodward había dispuesto avanzar algunos de sus buques a posiciones muy próximas a las Islas a fin de efectuar cañoneo naval sobre el área del desembarco. Por otro lado la ~~Aviación Naval~~ operó de la siguiente manera:

[1] Archivo Malvinas; Dirección de Estudios Históricos.

Nacimiento de la Fuerza Aérea Sur

A fines del año 1981, el Comando Aéreo Estratégico (CAE) había finalizado la actualización del planeamiento de la FAA para el marco regional. El mencionado planeamiento no contemplaba el caso Malvinas, pues la FAA desconocía (diciembre 1981) totalmente la existencia de una alternativa militar para este conflicto.

Con el propósito de motorizar el planeamiento contribuyente, el CAE elaboró entonces una Directiva que establecía la constitución de los comandos de FAA y Bases Aéreas Militares creados para la defensa aérea del país.

En lo que se refiere a la Fuerza Aérea Sur (FAS) designó comandante de dicha fuerza al Brig Horacio Ernesto Crespo, jefe del Estado Mayor de la FAS al Brig Luis Guillermo Castellano y jefe del Dpto Operaciones A-3 al Com José Antonio Juliá.

El Brig Crespo después de analizar la aptitud del personal asignado para los distintos cargos del EM y de las Bases Aéreas Militares de la FAS, elevó un expediente al CAE en febrero de 1982 con la propuesta de reemplazos tanto en el Estado Mayor de la FAS como en las jefaturas y planas mayores de algunas de sus bases aéreas. El expediente fue aprobado verbalmente por el CAE. A fines de marzo de 1982 aun no había sido oficializado.

El 26 de marzo 1982 el Jefe del Estado Mayor General de la FAA informó a sus mandos superiores de las intenciones del gobierno nacional de recuperar las islas Malvinas.

El 31 de marzo de 1982 se informò al Comandante de la FAS lo que había decidido el Comité Militar y se le ordenó trasladarse a Comodoro Rivadavia para desde allí organizar y conducir la FAS.

Grupo 2 (Hermes): en área centrada 95 millas náuticas (NM) al EN de Pto. Argentino lanza a las 07:50 hs tres escuadrillas de Sea Harrier, doce aviones del Escuadrón Naval 800 que atacaron:

08:30 hs. Puerto Argentino (BAM MLV)

- La primera Escuadrilla de cuatro aviones Teniente Comandante (Lieutenant Commander: LtCdr) Ogilvy, LtCdr Batt, LtCdr Thomas, Lieutenant (Lt) Morell (Red Section). Atacó desde el NO en "Toss Bombing" (aproximación rasante, brusco ascenso a 30 ° y lanzamiento en media vuelta) posiciones de Artillería Antiaérea tres bombas de 1.000 Lbs. cada una.

- La segunda Escuadrilla de cuatro aviones (Black) compuesta por Lt Andy Auld, LtCdr Mike Blisset, Flight Lieutenant (FltLt.) (RAF) Dave Morgan, FltLt. (RAF) Ball y FltLt. Penfold (nótese tres aviadores (RAF) de numerales en una Escuadrilla de la Royal Navy (RN), dividida en dos secciones, atacó rasante desde el N y NO (respectivamente) las instalaciones del AD y la pista, con bombas Beluga y de 1.000 Lbs. (retardadas con paracaídas). La AAe propia derribó un Sea Harrier (SH) y averió a otro, el cual aparentemente no alcanzó a llegar a su buque.

08:31 hs. a BAM Cóndor (Goose Green)

- La tercera Escuadrilla tres aviones Tartan (LtCdr Frederiksen, Lt Hale y Lt Mc Hars) atacó en rasante con bombas de 1.000 Lbs, (Retard) y "Beluga" (Bomba racimo) sobre la pista y aviones en tierra, en el aeródromo. Como consecuencia de este eficaz ataque un IA 58 fue destruido y en su interior murió el Ten D Daniel Jukic. Fueron alcanzados por una explosión y murieron los siguientes Suboficiales: Cabo Principal (CP) Juan Rodríguez, CP Mario Duarte, Cabo 1° José Maldonado, C1° Agustín Montaño, C1° Andrés Brashich, C1° Miguel Carrizo y C1° José Luis Peralta.

- Posteriormente, hacia las 09:50 hs reemplearon sus aviones, ahora en PAC realizando incursiones de Exploración y Reconocimiento Fotográfico.

El Grupo 2 (Invincible)

Tomó posición con su escolta y ocho Sea Harrier a bordo en el área centrada 100 NM al EN de Pto. Argentino

Destacó una flotilla naval de ataque a tierra (Bombardeo naval) compuesta por un destructor (D 42) y según versiones inglesas las fragatas F 21 HMS Arrow y HMS Glamorgan, que se ubicaron a 10/20 NM al SE de Pto. Argentino para bombardear el aeródromo. Este bombardeo comenzó a las 13:00 hs.

A partir de las 06:00 el HMS Invincible comenzó a lanzar PAC que interceptarían a los cazas argentinos que arribaran al área.

2- Nombre que indica una aproximación rasante, con un brusco ascenso a 30° y el lanzamiento de la bomba seguido de una media vuelta del avión para alejarse del área de impacto.

El 2 de abril de 1982 el Estado mayor de la FAS en Comodoro Rivadavia estaba constituido por cinco oficiales: el Comandante, el Oficial de Operaciones del Estado Mayor, el Oficial de la Sección Operativa de Transporte Aéreo, el A-4 y un auxiliar. Carecían de planes, facilidades de comunicaciones y conocimiento profundo de la situación. Ante este hecho comenzaron a hacerse los primeros requerimientos de medios empezando por el personal, que fue solicitado en base al conocimiento que los oficiales superiores presentes tenían del resto de la fuerza.

El Bautismo de Fuego de la F. A. A.

Entra en acción la FAS

A medida que el Cdo. de la FAS iba recibiendo información de los ataques en el archipiélago y detectaba (o deducía) la presencia de portaaviones en aguas adyacentes, confirmaba su apreciación inicial respecto a que el combate se entablaría en el aire.

Por ello lanzó desde el aeródromo de Río Grande (GRA) a las 07:45 hs, una nueva sección de interceptores (OF 1091 - TORO) Dagger (M-5) **armados** con misiles A/A Shaffrir, (**tripulantes**: Cap. Carlos Alberto Moreno; Ten. Ricardo Volponi) que esta vez hicieron contacto con dos Sea Harriers (SEA) del Invincible (Lt. Cdr. RN Robin Kent y Lt. Brian Haigh). **Arribó** a GRA a las 09:45 hs.

Relato del Cap. Moreno

A las 7:30 hs, llegó Orden Fragmentaria.

Debíamos despegar a las 7:45 hs (todavía nocturno), para una misión de cobertura aérea sobre Malvinas; la configuración (cosas que penden del avión) era de tres tanques de combustible y dos misiles aire - aire, más cañones.

El principal problema nuestro era el despegue, pues con ese peso (máximo de nuestro avión), teníamos mucha carrera de decolaje, la pista era corta y además era de noche.

A las 7:45 hs estábamos en cabecera con el Ten. Volponi y largamos frenos, para nuestra primera misión de combate; la meteorología era bastante mala, estaba lloviendo y los techos bajos. Nuestro indicativo para esta misión era "TORO".

Aproximadamente a las 08:25 hs estuvimos en contacto con el radar de Malvinas, encontrándonos a unas 50 millas de Puerto Argentino.

El operador de radar nos informó que estaban atacando en ese momento el aeropuerto, y que caía un Harrier en llamas en el Puerto.

Al mismo tiempo que nos informaban lo anterior, nos dijo que tenía dos pichones (aviones enemigos), para nosotros.

Le pregunté cuál era la posición y nos contestó que estaban a 120 MN (millas náuticas) de nosotros - "020° firme" - contesté, y ordené pleno gas seco (dar toda la potencia sin usar post quemador) al Teniente. El venía formando a mi izquierda, unos 500 metros laterales y 10° atrás.

Simultáneamente con la creación de la FAS, se implementó el Comando aéreo de Transporte (CAT) y el Comando Aéreo de Defensa (CAD). Además, el Brig Castellano, designado jefe de Estado Mayor de la FAS, debió ser reemplazado, porque el Comando Aéreo Estratégico lo designó jefe del Componente Aéreo Malvinas. Por esta causa el Brig Crespo decidió que su Jefe del Dpto Operaciones asumiera también las funciones de Jefe de Estado Mayor de la FAS.

El Estado Mayor de la Fuerza Aérea Sur se completó con los oficiales superiores y jefes que habían arribado para organizar el Comando de Defensa Aérea Sur (CODASUR), los cuales se integraron para constituir un solo comando, porque así lo exigía la situación y el sentido común.

El Brig Camblor, jefe del Cdo de Defensa Aérea Sur, analizada la situación de personal, rápidamente autorizó la integración, asumiendo él mismo las funciones de 2do Comandante de la FAS y jefe del CODASUR.

La FAS debía organizar en un plazo perentorio su fuerza para combatir con un enemigo notablemente superior en tecnología y medios, y en un teatro de operaciones que resultaba extraño a las unidades de la FAA, cuyos medios no se hallaban dotados y adiestrados para la lucha en el mar, la cual doctrinariamente era una responsabilidad primaria de la Armada, como resulta lógico. Solicitó, y le fue concedida, primacía total en la selección de los medios -personal y material- para conformar la FAS.

La FAS en menos de treinta días debía reconocer las capacidades del enemigo; adiestrar a los pilotos en las técnicas particulares de ataque a buques; realizar pruebas operativas; adaptar los sistemas de armas a la tarea que se avecinaba; reconocer las limitaciones propias -que no eran pocas- y buscarles solución; estudiar las posibilidades operativas de sus aviones de ataque, que apenas podían llegar a las islas por la distancia que las separaba del continente; familiarizar a los pilotos con los problemas de la operación sobre el mar y reconocer el archipiélago en vuelos de práctica.

En el Estado Mayor de la FAS, ya se había descartado la posibilidad de disputar la superioridad aérea a baja altura, sobre las islas, enfrentando a los aviones *Harrier* con los *Mirage*. El problema era simple: si los *Mirage* descendían, consumirían mayor cantidad de combustible y ya no podrían regresar. Los pilotos dispondrían de unos diez minutos de permanencia sobre las islas, si mantenían su altitud. En consecuencia, habría combate sólo si los *Harrier*

- "Rumbo 030° !" - ordenó el radar - "los enemigos se encuentran a 30 millas en recíproco"! - Le pregunté qué era recíproco , pues no lo había escuchado nunca o en ese momento no me acordaba lo que era - "¡de frente pibe, están de frente!" - dijo. Ahora sí entendí. Le pedí al radar que me ponga de costado, pues sabíamos que ellos al misil Sidewinder AIM-9L lo podían tirar de frente y nosotros, al que llevábamos, no.

- "¡Ahora los tienen a nueve millas, de frente y a una millas al costado derecho!" - Ordené eyectar los tanques externos de alas, y ~~todavía~~ nos quedamos con el central externo para aprovechar el combustible ~~que nos quedaba~~ en ese tanque. Le pedí al operador que durante el combate nos fuera preguntando el combustible, pues ~~no creía que nos acordaríamos en esos momentos~~, para poder volver al continente.

Cuando dijo que estábamos cruzándonos, eyectamos el último tanque, pusimos post combustión (potencia adicional que da un rápido aumento de la velocidad en detrimento del consumo) y cerramos fuerte hacia el lado de cruce.

Nosotros teníamos 22.000 pies y ellos 18.000 ~~pies de altura~~, según nos decía el radar.

Comenzamos a evolucionar en círculos para tratar de verlos y le pedí al radar que nos dijera dónde estaban.

Nos contestó - "¡En un círculo, los cuatro juntos y no podría diferenciarlos!"

Buscábamos con desesperación a los Sea Harrier, pero no los podíamos ver; en ese momento Ricardo me preguntó si yo había tirado un misil, le contesté que no y me dijo que vio pasar un misil blanco entre su avión y el mío.

Mientras tanto, el radar nos preguntaba a cada ratito por nuestro combustible, y en un momento nos dijo que estábamos nosotros atrás de ellos, pero al segundo siguiente ya estaban de frente; evolucionaban muy rápido y casi se paraban en el aire para dar vuelta, pues pueden cambiar la posición de sus toberas (componente de un motor cohete por donde escapan los gases producidos en la cámara de combustión).

No sé cuánto tiempo había pasado, pero no creo que más de dos minutos, aunque me pareció una eternidad, cuando tuvimos 2.450 litros (mínimo para volver), ordené que con post combustión ascenderíamos con rumbo a casa y en viraje fuerte.

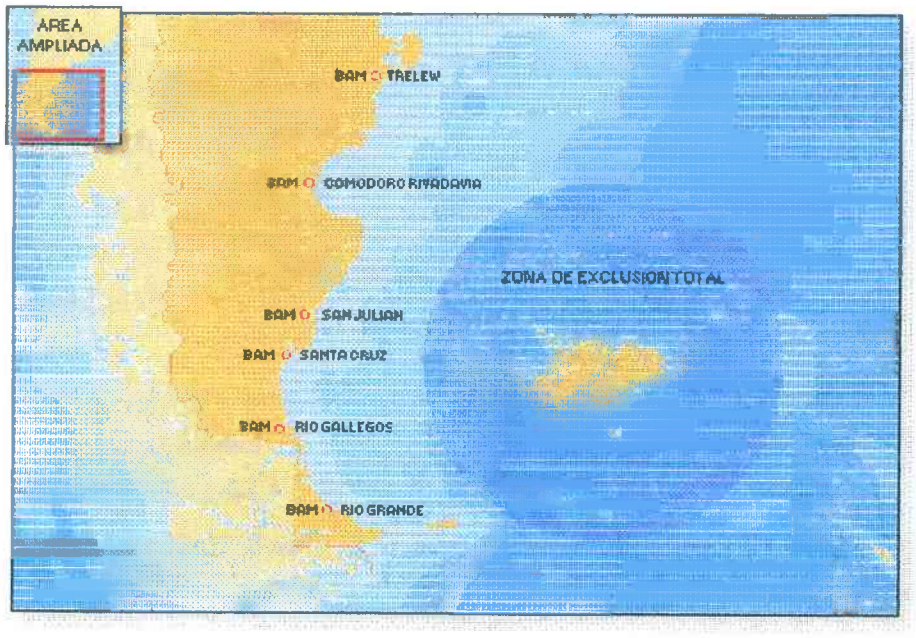
El operador del radar nos dijo que también ellos se alejaban en ese momento.

ascendían, siempre que el enfrentamiento se iniciara a los pocos minutos del arribo de los *Mirage*, sobre las islas. Por lo tanto, la defensa de las unidades propias en Malvinas, estaría limitada a lo que podría oponer la artillería antiaérea, sin conocer todavía su eficacia, porque no se contaba con verdadera experiencia.

Asimismo, las escuadrillas propias que arribaran a la zona de Malvinas, en misiones de ataque a los objetivos navales o terrestres, no contarían con protección aérea real. La principal ayuda disponible, sería la advertencia de los controladores de radar, sobre la aproximación de interceptores *Harrier*. Se enviarían aviones de cobertura, pero éstos poco podrían hacer, en verdad, por su escaso radio de acción; salvo la diversión, que podrían ejercer al ser dirigidos hacia los *Harrier*, manteniendo su altitud. Un recurso que dio resultado en muchas ocasiones.

La Fuerza Aérea Sur en el continente

En las bases de despliegue, no se descartaba una posible incursión aérea o la más probable de comandos, contra instalaciones y material de vuelo. Por lo tanto, se reforzaron las medidas preventivas, y parte de los aviones se dispersaban durante las horas nocturnas.



Desplegó sus unidades a las bases costeras de la Patagonia, de la siguiente forma:

- El escuadrón de bombarderos *Canberra* a Trelew.
- Los escuadrones de transporte *Hercules C-130*, caza interceptora, búsqueda y salvamento, y de diversión, en Comodoro Rivadavia.
- Dos escuadrones de ataque con aviones *A-4C Skyhawk* y *M-5 Dagger* en San Julián.
- Un escuadrón de ataque de aviones *IA-58 Pucará* en Santa Cruz, en tareas costeras y de reemplazo a la unidad similar desplegada en las Islas Malvinas.
- Dos escuadrones de aviones *A-4B Skyhawk* en Río Gallegos.
- Un escuadrón de aviones *M-5 Dagger* en Río Grande.

Ascendimos, a 37.000 pies el Ten. Volponi y a 36.000 yo, pues no ~~estábamos~~ a la vista (~~viéndonos~~).

El radar nos daba nuestra posición con respecto a Puerto Argentino, del que estábamos a cinco millas de distancia.

Comenzamos a hacer cálculos pues estábamos lejos de nuestra ~~B~~base y con ~~nuestro~~ mínimo combustible.

Afortunadamente, no había mucho viento en contra, así que, casi en el límite, íbamos a llegar.

Una vez en contacto con el radar del continente, nos informó que la meteorología estaba mala, pero con ILS (Instrumento que reúne al localizador y al haz de planeo para el aterrizaje ~~por instrumentos~~) lograríamos entrar bien.

Teníamos ~~2 Km~~ de visibilidad y ~~100~~ metros de techo.
El radar nos dejó en el localizador y en el haz de planeo del ILS, con cinco millas de diferencia entre aviones.

Aterrizamos sin novedad.

El Ten. ~~Ricardo~~ Volponi realizó tres misiones más y el 23 de mayo falleció, al ser alcanzado por un misil de un Harrier en una misión de ataque a buques. Se destacó siempre por su espíritu y su "garra". Fue un ejemplo. No lo olvidaremos.

El Sea Harrier tenía ventaja por su mayor maniobrabilidad a bajas cotas, mayor performance de su armamento misilístico, el AIM 9L (Sidewinder) y mayor tiempo de permanencia en la zona de objetivos.

El combate a bajas cotas aumentaba considerablemente el consumo de combustible de los M-III / M-V, quienes al no tener capacidad para el reabastecimiento quedaban sin la posibilidad de regresar al continente.

Salidas prematuras

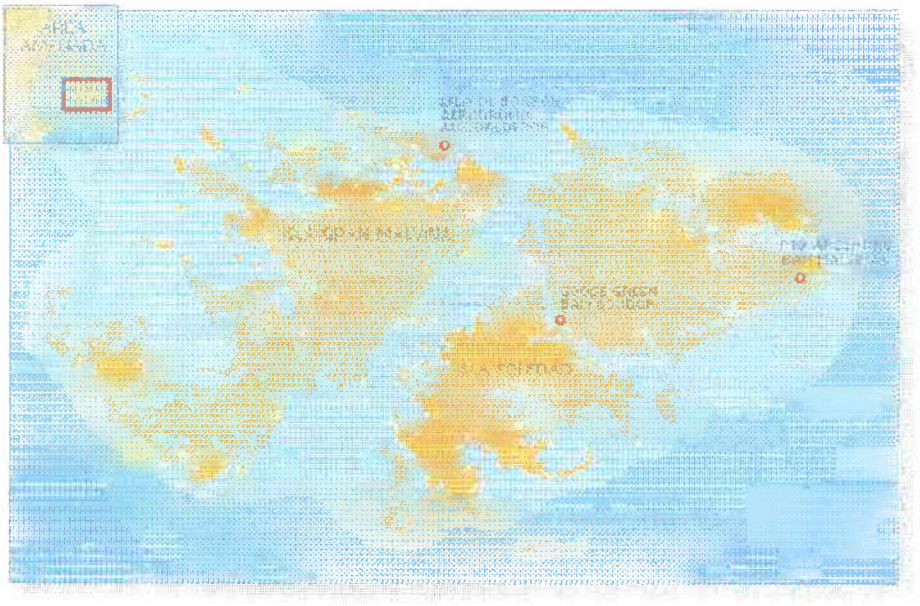
El ataque de los SH sobre la BAM MLV y Cóndor y las primeras detecciones electrónicas y visuales de buques y helicópteros, (especialmente en las áreas Goose Green y ~~R~~Río Argentino) produjeron la emisión de informes apresurados y sin mayor confirmación. Esto, sumado al grado de alerta y tensión del comando y unidades de la FAS, provocó el lanzamiento prematuro de algunas escuadrillas de ataque y de interceptores sin objetivos (OM) bien claros. Así salieron:

OF Nº 1092, cuatro aviones **A-4B**, indicativo **TOPO**; **despegó** de GAL a las 08:30 hs.; **Ruta**: GAL - ~~reabastecimiento~~ (REV) - MLV - GAL donde arribaron a

La FAS desplegó así unos setenta y tres aviones de ataque basados en las mencionadas bases y aeródromos patagónicos.

Ocho aviones *Pucará* fueron desplegados a la BAM Cóndor, el 29 de abril, en previsión de un probable ataque masivo a la BAM Malvinas; se mantenían a la orden del CIC, para tareas de reconocimiento ofensivo y ataque a objetivos terrestres, especialmente, para repeler cualquier intento de desembarco por parte de las fuerzas de asalto de la Task Force.

El resto de los aviones de la FAA permanecieron en sus asientos de paz, listos para producir los reemplazos que fuesen necesarios.



El comandante de la FAS debió enfrentar una relación con otros comandos colaterales que se iría tornando tanto más difícil cuanto que los límites de su teatro de operaciones se superponía con el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur y comprendía además a la Guarnición Militar "Malvinas", con cuyos comandos no tenía relación de dependencia pues de acuerdo con la orgánica establecida por el Comité Militar al crear los comandos operacionales, el Comando Aéreo Estratégico -y la FAS que le dependía- era un comando específico, es decir, integrado por medios pertenecientes exclusivamente a una sola fuerza.

Al Brigadier Crespo se le impuso una misión y los medios para cumplirla. Alertó a sus superiores acerca de los problemas y les informó que -si había guerra- sus hombres lucharían hasta las últimas consecuencias, sean cuales fueren los peligros a enfrentar y las bajas que se sufrieran. El 30 de abril al ocaso, sus hombres, que provenían prácticamente de la totalidad de las unidades de la Fuerza Aérea, se hallaban en una tensa vigilia, listos para enfrentar su hora de prueba.

las 12:00 hs, **armamento:** cañones y tres ~~bombas con espoleta de retardo~~ (BRP), **misión:** ~~ataque objetivo naval~~ (AON), **tripulantes**: Cap. Hugo Palaver, matrícula **C-244**, Ten. Daniel Galvez **C-206**, 1° Ten. Luciano Guadagnini **C-221**, Alf. Hugo Gómez **C-225.**

Esta escuadrilla fue confundida por el CIC MLV con interceptores propios y fue enviada a interceptar a una PAC Británica, indicándole rumbo y distancia al objetivo: cuando les dieron el parámetro altura descubrieron el error, debiendo regresar a su base perseguidos por los Harrier. Esta escuadrilla fue salvada por la oportuna intervención de los Mirage del Cap. García Cuerva y el 1° Ten. Perona (relato que se encuentra más adelante) arribando a GAL a las 12:00 hs.

OF N° 1098, dos aviones **M-III**, indicativo **FOCO**, **despegaron** a las 10:23 hs. de GAL, **armamento**: misiles ~~MAGIC~~ Magic, **misión**: cobertura a MLV, **tripulación:** 1° Ten. Roberto Yebra, 1° Ten. Marcelo Puig. **Arribaron** a las 12:13 hs.

OF N° 1095, cuatro aviones **A-4C,** indicativo **OSO**, **despegaron** a las 11:00 hs., **ruta** ~~San Julián~~ (SJU) - (REV) - MLV, **armamento:** BRP, **misión:** AON no encuentra objetivo, **tripulación:** Cap. Fernando Castellano, Ten. Daniel Alberto Paredi, Cap. Mario Caffaratti, Ten. Ricardo Lucero, **Arribaron** a las 13:30 hs.

OF N° 1099, dos aviones **M-5**, indicativo **LIMON**, **despegaron** de ~~Río Grande~~ (GRA): a las 10:00 hs., **ruta:** GRA-MLV-GRA, **armamento:** misiles ~~SHAFFRIR~~ Shaffrir, **misión**: cobertura MLV, **tripulación**: My. Napoleón Martínez, 1er. Ten. Héctor Luna, **Arribaron** a GRA a las 12:15 hs.

¡ojo! OF 1093

Dos aviones **M-~~5~~ III** indicativo ~~PACO~~ TABLÓN, **despegaron** de GAL a las 08:59, **armamento:** misiles ~~SHAFFRIR~~ Shaffrir, **misión**: cobertura aérea en MLV, **tripulación**: Cap. García Cuerva y 1° Ten. Perona. **Resultado de la misión**: con su oportuna intervención se interponen entre una PAC de aviones Harrier y la Escuadrilla **TOPO,** haciendo regresar a los primeros y salvando la vida de los pilotos de A4B, aterrizando en ~~Río Gallegos~~ GAL a las ~~12:00~~ 10:58 hs. A-4B

Debido a los sucesos del ataque llegaba un gran cúmulo de información al Cdo. de la FAS, destacándose a esta hora los siguientes:

09:40 hs., MLV informó que el Cte. ~~Británico~~ 6 de la Task Force había pedido la rendición al Cte. del ~~"Teatro de Operaciones Malvinas"~~ (TOM) (enérgicamente rechazado).

Hubo innumerables avistajes de helicópteros que se acercaban a la Isla Soledad (lo que fue confirmado por el radar).

Al mediodía se comenzó a perfilar el dispositivo naval enemigo con sus buques dentro del radio de acción argentino.

A partir de entonces la FAS comenzó a mostrar sus garras para asombro y respeto del enemigo que había subestimado sus capacidades reales.

Cronología de acciones

Sábado 1º de mayo

El parte meteorológico

Lluvioso y techos bajo mínimo en los aeródromos de despliege de la Fuerza Aérea Sur, que dificultarían la operación de los aviones de combate argentinos.

La situación de la Task Force

El 30 de abril el grueso de la Fuerza de Tareas inglesa se había reunido en la zona TRALA de retaguardia (área de remolque y reparaciones situada a unos 400 Km al NE de Puerto Argentino). El comandante del grupo de batalla (*Carrier Battle Group*), vicealmirante Woodward, recién arribado a la misma en su buque insignia, el HMS *Hermes*, tenía órdenes de iniciar el ataque al día siguiente, a fin de cumplir la operación *Corporate*, que consistía en la recuperación de las islas. DETALLE

La Operación *Black Buck*

El comandante aéreo estratégico de la RAF, Marshall Benthan, puso en ejecución la operación *Black Buck* (Carnero Negro). Dos bombarderos *Vulcan* matrículas XM 598 y XM 607 del Escuadrón 44 de la RAF, despegaron del aeropuerto de Wideawake, en la isla Ascensión, para iniciar una navegación hacia Puerto Argentino, que culminaría con el lanzamiento de veintiuna bombas de 1.000 libras sobre la BAM Malvinas. DETALLE

La apreciación operativa de la Fuerza Aérea Sur

El comando de la FAS, informado del ataque inicial enemigo, apreciaba, correctamente, que se producirían nuevas incursiones aéreas, sobre objetivos terrestres en Malvinas (radares y otras posiciones defensivas en Puerto Argentino), por parte de la Task Force, pero siempre lanzados desde una distancia lo suficientemente al Este, como para que los buques no entraran dentro del radio de acción de los cazabombarderos. Por ello, se había concebido el empleo inicial de los interceptores (*Mirage III y M-5 Dagger*), que darían cobertura a los objetivos, mediante el combate aéreo con las aeronaves incursoras.

Es así que en los aeródromos de Río Gallegos, Río Grande y San Julián, las secciones interceptoras, en distintos grados de apresto (armadas con misiles aire-aire *Magic / Matra / Shaffrir* y cañones), esperaban órdenes para entrar en acción. DETALLE

El bautismo de fuego de la FAA

A medida que el comando de la FAS iba recibiendo información de los ataques en Malvinas, y detectaba o deducía la presencia de portaaviones en aguas adyacentes, confirmaba su apreciación inicial, respecto a que el combate se entablaría en el aire.

Por ello lanzó desde Río Grande, a las 07:45, dos *M-5 Dagger*, indicativo "*Toro*" armados con misiles aire-aire *Shaffrir*, tripulación: Cap Carlos Moreno; Ten Ricardo Volponi, que esta vez hicieron contacto con dos *Sea Harrier* del HMS *Invincible*, (LtCdr RN Robin Kent y Lt Brian Haigh). Arribó a Río Grande, a las 09:45

Dos aviones **IA-58,** indicativo **GATO. Misión**: Exploración y Reconocimiento. **Despegaron** de SCZ a las 13:10 hs, **arribaron** a SCZ a las 14:55 hs. ~~(por mensaje, no está la tripulación)~~

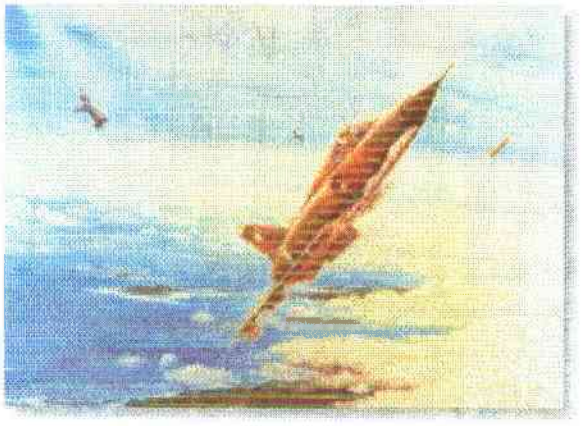
Dos aviones **IA-58**, inidicativo **GAUCHO. Misión**: Exploración y Reconocimiento. **Despegaron** de SCZ a las 15:25 hs, **arribaron** a SCZ a las 17:25 hs. ~~(por mensaje, no está la tripulación)~~

C-500, matrícula **LQ-MRM**, indicativo **CASERO III, despegó** de EPO a las 06:03 hs, **arribó** a EPO a las 13:13 hs. **Tripulación**: Comandante Inspector Díaz.

C-500, matrícula **LV-LZR**, indicativo **CASERO IV, despegó** de EPO a las 15:00 hs, PAL: 17:03, **arribó** a EPO: 21:18 hs. **Tripulación:** Alf. Hugo Mercante.

hs.

Relato del Cap Carlos Moreno



El *Sea Harrier* tenía ventaja por su mayor maniobrabilidad a bajas cotas, mayor performance de su armamento misilístico, el AIM-9L *Sidewinder*, y mayor tiempo de permanencia en la zona de objetivos.

El combate a bajas cotas aumentaba, considerablemente, el consumo de combustible de los *Mirage III* y *M-5 Dagger*, los cuales, al no tener capacidad para ser reabastecidos, quedarían sin la posibilidad de regresar al continente.

Salidas prematuras

El ataque de los *Sea Harrier* sobre las BAM Malvinas y Cóndor y las primeras detecciones electrónicas y visuales de buques y helicópteros, (especialmente en las áreas Goose Green y Puerto Argentino), produjeron la emisión de informes apresurados y sin mayor confirmación. Esto, sumado al grado de alerta y tensión del comando y unidades de la FAS, provocó el lanzamiento prematuro de algunas escuadrillas de ataque y de interceptores sin objetivos bien claros. Así salieron... DETALLE

Las misiones de ataque

Las misiones interceptaras relatadas, y las que se describen a continuación, tenían por objeto atraer las PAC británicas, para poder infiltrar nuestras misiones de ataque a objetivos navales.
DETALLE

Balance del día

Del material de vuelo que la FAS tenía disponible, y las tripulaciones previstas, se planificaron 61 salidas de combate:

- 5 salidas regresaron por problemas técnicos.
- 8 salidas regresaron por orden superior.
- 10 salidas no llegaron al objetivo material por ser interceptadas. (Tres derribos)
- 35 salidas llegaron al objetivo material.
- 2 no salieron

El componente aéreo del Comando Conjunto Malvinas, al mando

Un **Bell 212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO**, **despegó** de Darwin a las 17:00 hs. para realizar una **misión** de exploración y reconocimiento y traslado de personal de la ROA, **aterrizó** en Darwin a las 18:00 horas. **Tripulación**: Ten Longar, Ten Brea , S A Martínez, y C 1° Quiñones.

Un **Bell 212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO**, **despegó** de Darwin a las 18:30 horas; **misión**: traslado de periodistas a Bahía Elefante para llevar el video cassette del sepelio del piloto inglés muerto el día 4 de mayo (Nicholas Taylor).
El mismo debía ser enviado en un B-200 de la ARA hacia el continente. El helicóptero no llegó a destino debido a que se formó niebla y además se hizo de noche, debiendo pernoctar en Paso Tamar, **aterrizó** en Darwin a las 19:15 horas.
~~Como cena la tripulación compartió con los periodistas un pedazo de queso y una botella de gaseosa de dos litros~~ **Tripulación**: Ten Longar, Ten Brea, S A Martínez, y C 1° Quiñones .

Un Chinook **CH-47**, matrícula **H-91, despegó** de DWN a las 14:10 hs., **arribó** a MLV a las 14:50 hs.; **despegó** de MLV a las 15:30 hs. y **arribó** a DWN a las 16:00 hs. **Misión**: Traslado de personal. **Tripulación**: 1er. Ten. Manuel Fernández, 1er Ten Juan Antonio Grifol, S.A. Hugo White, C 1° Rubén Lavorato, C.P. Hugo Herrera, C 1° Luis Villarreal.

La situación de la Task Force

Según la detección de nuestro COE, el grueso del Carrier Battle Group navegaba (con sus dos portaaviones y escoltas) en la zona E SE, a 195 Km. de Pto. Argentino. Pero había destacado una fragata y un destructor (con helicópteros) en proximidades de la Isla Salvaje del Este (51° 01' S y 61° 05' W), seguramente como piquete radar. ~~Además se recibieron noticias, sin confirmar, que el Portaaviones Hermes, se encontraba averiado y con el ascensor de aviones trabado.~~

El apresto de la FAS

Pese al mal tiempo, el Cdo de la FAS había planificado, por si mejoraba esta situación, varias salidas. La mayoría tendientes a atacar los objetivos navales detectados en las proximidades de las Islas Salvajes.

Pero la meteorología no permitió que se ejecutaran estas acciones en este día. Solamente la OF N° 2008 / 2009, misión de Diversión **FPUA N° 1**: Cap Juan Manuel Martínez, Cap Carlos Ronconi. / **N° 2**: 1er Ten Bianco, 1er Ten Herrera) se concretó.

El Grupo de Exploración y Reconocimiento

~~El 5 de mayo,~~ a las 13:15 horas el Boing 707, indicativo **CARBÓN** realizó el avistaje a 1.380 ~~millas náuticas~~ MN lateral ~~Mar del Plata~~ (MDP) de dos cargueros y una

del Brig. Castellano, había sobrellevado también un intenso día de operaciones, participando así del bautismo de fuego de la Fuerza

A esta altura de los acontecimientos, los defensores del archipiélago urgían al CTOAS la satisfacción de sus necesidades operativas mediante el puente aéreo. En especial:

* Recuperación de heridos
* Refuerzos críticos para la defensa
* Apoyo moral

Por ello, la FAA debía ahora esforzarse en reiniciar los vuelos de transporte aéreo al archipiélago, único medio de comunicación remanente, y hacerlo en las condiciones más críticas con oposición aérea enemiga, en un aeródromo ~~descapacitado~~ y con mal tiempo. Esta fue una tarea más que se agregó al Estado Mayor (EM) de la FAS, bajo cuyo comando operacional (provenientes del CAT) se asignaron los Hércules C-130 que cumplirían estas misiones.

Así fue que este día, la FAS previó el envío de dos C-130 (indicativos TIGRE y PATO) que decolarían desde CRV, escalonadamente arribarían a la BAM MLV y en ese orden regresarían. Para su protección la FAS concibió

Las operaciones de diversión con aviones ~~LR-35 A~~ del Escuadrón Fénix, ~~fueron~~:

OF Nº 2020/1 ~~un~~ **LR-35**, matrícula **LV-OFV**, indicativo **DARDO 1**; **despegó** de GRA a las 13:20 hs.; nivel de vuelo 300 hasta 54° S y 61° W, descenso con R 070° a nivel de vuelo 50, luego R 180 ° 10', luego R 270° a 63° O. y ascenso a nivel de vuelo 200 hasta 70 ~~millas náuticas~~ de GRA, descenso a nivel de vuelo 60 **Arribó** a GRA a las 15:25 horas ~~SAS~~. **Tripulación:** Cap. Antonio Buira, Cap. Carlos Pane. (por MLV)

OF Nº 2020/2, ~~un~~ **LR-35**, matrícula **T-22**, indicativo **DARDO 2**; **Misión**: E y R; **despegó** de GRA a las 13:20 hs.; ascenso a nivel de vuelo 250 hasta 52° 45' S y 61° 00' O, descenso con R 090° a nivel de vuelo 50, luego R 360° durante 5', luego R 270° a posición 63° 00' W, ascendiendo a nivel de vuelo 200 hasta 90 millas náuticas de GRA, luego descenso a nivel de vuelo 60 **Arribó** a GRA a las 15:25 hs. **Tripulación**: 1° Ten. Eduardo Bianco, Ten. Luis Herrera.

OF Nº 2021, ~~un~~ **LR-35, indicativo PARDO**. Tripulación: Ten. Luis Herrera, 1er. Ten. Eduardo Bianco, C. 1° Dardo Rocha. **Misión**: E y R visual. **Despegó** de GRA a las 15:35 hs, **arribó** a GRA a las 17:20 hs.

~~Un~~ **LR-35**, matrícula **T-24**, indicativo **LOCO II, despegó** de CRV a las 16:15 hs., **arribó** a CRV a las 18:25 hs. **Tripulación**: Cap. Miguel Arques, Ten. Gustavo Cercedo, C. 1° Jorge Bazan, R. Callejas, L. Errozgnin.

~~Un~~ **LR-36**, matrícula **LV-LOG**, indicativo **LOCO 1. Misión**: E y R con radar. **Despegó** de CRV a las 12:30 hs., **arribó** a SJU a las 17:50 hs. **Tripulación**: Cap. Narciso Juri, J. Williams.

operaciones, participando así del bautismo de fuego de la Fuerza Aérea Argentina.

Análisis de las operaciones DETALLE

DETALLE (6)

En este día ofrendaron su vida al servicio de la patria

- Capitán D. Gustavo Argentino García Cuerva
- Primer Teniente D. Mario Hipólito Gonzalez
- Primer Teniente D. José Leónidas Ardiles
- Teniente D. Daniel Antonio Jukic
- Teniente D. Eduardo Jorge Raúl de Ibañez
- Cabo Principal Mario Duarte
- Cabo Principal Juan Antonio Rodriguez
- Cabo Primero Miguel Angel Carrizo
- Cabo Primero José Alberto Maldonado
- Cabo Primero José Luis Peralta
- Cabo Primero Agustín Hugo Montaño
- Cabo Primero Andrés Luis Brasich
- Soldado clase 62 Guillermo Ubaldo García
- Soldado clase 62 Héctor Ramón Bordón

BRASHICH

Una operación de Exploración y Reconocimiento con avión Neptune L 188, indicativo RUSO de ARA que realizó búsqueda electrónica de buques en superficie sobre la ruta de los C-130.

La ejecución

C-130, matrícula **TC-65**, indicativo **TIGRE. Tripulación**: Vcom. Alberto Vianna, Cap. Andrés Valle, Cap. Roberto Cerrutti, S.P. Pedro Esteban Razzini, C. 1° Carlos Alberto Ortiz, S.Aux. Carlos Nazzari, S.Aux. Juan Eduardo Marnoni, Com. Jorge Martínez. ~~(este oficial iba de Comandante de aeronave (04) pero no de piloto.~~ **Despegó** de CRV a las 12:00 hs., **arribó** a MLV a las 15:50 hs.; **despegó** de MLV a las 16:25 hs. y **arribó** a CRV a las 18:35 hs.

C-130, matrícula **TC-68**, indicativo **PATO. Tripulación:** Vcom. José Demarco, My. Juan Maclay, Vcom. Adrián Speranza, J. Martearena, S. Aux. Emilio Farina, C. P. Mario Domingo Rulli, S. M. Miguel Castillo, S. Aux. Carlos Cortéz **Despegó** de CRV a las 13:00 hs., **arribó** a CRV a las 17:40 hs. (No aterrizó en MLV por ~~meteorología~~)

La exploración lejana

~~El 6 de mayo~~ A las 09:40 hs. se confirmó el avistaje de un petrolero, una fragata T-21 y un submarino.

B-707, matrícula **TC-91**, indicativo **DUQUE. Tripulación**: Vcom. Joaquín Argüelles, My. Armando Buira, S.P. Armando Rosales, S.P. Ernesto Wagner . **Despegó** de EPO a las 06:50 hs., **arribó** a EPO a las 17:40 hs.

B-707, matrícula **TC-92. Tripulación**: My. Juan Ossa, Vcom. Otto Ritondale, S.A. Narciso Zárate, S.A. Diego Callejón. **Misión**: E y R con radar. **Despegó** de EZE a las 05:00 hs., **arribó** a PAL a las 16:30 hs.

Los vuelos en ~~el Archipiélago~~ las islas

Una de las preocupaciones del EM del TOM, era la sospecha de que el enemigo había desembarcado ~~G~~rupos ~~C~~omandos en la ~~I~~sla de los Leones Marinos. Entre las operaciones aéreas que, normalmente en ROF, se realizaron este día, caben destacarse:

A partir de las 08:00 hs:

- Cuatro helicópteros PUMA (BOBINA) de MLV
- Dos IA-58 de ~~DRW~~ DWN (PATRIA)
- Tres IA-58 de ~~DRW~~ DWN (GAUCHO)

DETALLE 1

Cronología de acciones

Sábado 1° de mayo

La situación de la Task Force

El 30 de abril el grueso de la Fuerza de Tareas inglesa se había reunido en la zona TRALA de retaguardia (área de remolque y reparaciones situada a unos 400 Km al NE de Puerto Argentino). El comandante del grupo de batalla (*Carrier Battle Group*), vicealmirante Woodward, recién arribado a la misma en su buque insignia, el HMS *Hermes*, tenía órdenes de iniciar el ataque al día siguiente, a fin de cumplir la operación *Corporate*, que consistía en la recuperación de las islas. Entre los factores principales que influían en su apreciación figuraban:

1. Las órdenes recibidas de su comando en Northwood, comando de la Task Force, el cual había concebido una operación estratégica conjunta con la Royal Air Force (RAF), consistente, por un lado, en la operación *Black Buck* (Carnero Negro), y por el otro, el ataque masivo de la Task Force con los siguientes objetivos:
    - completar la destrucción de los aeródromos argentinos en las islas, (BAM Malvinas, en la península de

fragata. Posteriormente (14:15) rectificó que se trataba de un petrolero, una fragata y ~~notificó de~~ un posible submarino en superficie. Este avión ~~TC-91~~ estaba tripulado por el Vcom/ Rubén Montenegro, Vcom/ Jorge Ricardini, S/P/ Andrés Martín Hustey, S/P/ José Genaro Ramos, S/M/ Oscar Ramón Vignolo. Despegó de EPO a las 10:15 hs. y arribó a EPO a las 21:15.

~~Un~~ **LR-35,** matrícula **LV-OFV,** tripulación: Cap/ Carlos Pane, Cap/ Antonio Buira, C/ 1° Dardo Rocha. **Despegó** de GRA a las 15:50 hs., **arribó** a GRA a las 17:15 hs. (por MLV)

~~Un~~ **LR-35** , matrícula **LV-MRL**, indicativo **CASERO. Tripulación**: Cap/ González Lorenzo, Alf/ Rodríguez C., Elvira E., Prevedi R. ~~(son ex-militares contratados)~~ **Misión:** Relevamiento Aerofotográfico, **despegó** de CRV a las 11:20 hs., **arribó** a CRV a las 15:20 hs.

OF N° 2008: Lear Jet, matrícula **T-21, tripulación**: Cap/ Carlos Ronconi, Cap/ Juan Martínez Villada, C/ 1° López A. **Despegó** de CRV a las 10:45 hs., **arribó** a GRA a las 12:20 hs, (por GAL).

~~Un~~ **LR-35** , matrícula **T-22, tripulación**: 1er/ Ten/ Eduardo Bianco, Ten/ Luis Herrera, C/ 1° Rocha D. **Despegó** de GRA a las 14:10 hs., **arribó** a GRA a las 15:40 hs. (por MLV).

OF N° 2009-~~Lear Jet~~ LR-35, matrícula **T-21, tripulación:** Cap/ Juan Martínez Villada, Cap/ Carlos Ronconi, C/ 1° López A. **Despegó** de GRA a las 14:10 hs., **arribó** a GRA a las 15:35 hs. (por MLV).

~~Lear Jet~~ LR-35, matrícula **T-22, tripulación**: Ten/ Luis Herrera, 1er/ Ten/ Eduardo Bianco, C/ 1° López A. **Despegó** de GRA a las 15:50 hs., **arribó** a GRA a las 17:10 hs. (por MLV).

~~Un~~ avión **F-27**, matrícula **T-41**, indicativo **TITÁN 2**, **tripulación**:, 1er/ Ten. Ricardo Grunale, Vcom/ Ricardo Luis Quellet, C/ 1° Ricardo Hernández, Santiago Guillermo Cabral. **Misión**: Exploración y reconocimiento. **Despegó** de CRV a las 10:00 hs., **arribó** a CRV a las 14:10 hs/, volvió a despegar a las 16:30 hs/ y **arribó** a CRV a las 19:40 hs.

~~Un~~ avión **F-27**, matrícula **T-44**, indicativo **BOLSA**, **tripulación:** My/ Roberto Montaldo, My/ Roberto Salvarredi, Vcom/ Luis Ronconi, José Alberto Brandana, C/ 1° Orlando Rubén Domínguez , Mauricio Reinaldo Ceballos. **Despegó** de CRV a las 09:00 hs., **arribó** a CRV a las 14:45 hs; volvió a despegar de CRV a las 16:30 hs. y **arribó** a CRV a las 19:45 hs.

~~Un~~ avión **F-27,** matrícula **TC-78**, indicativo **TITÁN, tripulación**: Cap/ Julio Mirgone, My/ Osvaldo Botto, Cap/ Carlos Filippi, S/M/ José Luis Altamiranda, Rubén Hoarcio Seguí, Esteban Godoy. **Misión**: Búsqueda y rescate. **Despegó** de EPO a las 08:50 hs., **arribó** a VIE a las 13:00 hs., **despegó** de VIE a las 13:50 hs/ y **arribó** nuevamente a EPO a las 18:00 hs.

Presynet, y BAM Cóndor, en el istmo de Darwin).
    - impedir todos los probables ataques de la aviación argentina y lograr la superioridad aérea local.
    - consolidar una pequeña cabecera de playa, en las proximidades de Puerto Argentino, mediante desembarcos anfibios y/o helicópteros.
    - infiltrar elementos de fuerzas especiales, en distintos puntos costeros o isleños, a efectos de obtener información táctica del despliegue argentino.
2. La experiencia obtenida en la operación anterior, por algunas de sus unidades en Georgias, que habían logrado cumplir su misión: la recuperación de la isla.
3. La amenaza de la flota de mar argentina, que se suponía debía hallarse en el área.
4. La posibilidad de que, ante el despliegue de fuerzas y contundencia de los ataques, el comandante de la guarnición argentina en las islas aceptara, ante su ofrecimiento, la rendición inmediata.
5. Las previsiones meteorológicas, sobre todo en el continente, donde existirían techos bajo mínimo en los aerodrómos de despliegue de la FAS, que dificultarían la operación de los aviones de combate argentinos.

Fue así, que emitió sus órdenes de operaciones para el 1º de mayo, cuyos lineamientos eran:

Accionar con tres grupos aeronavales con las siguientes tareas terrestres defensivas costeras:

- **Grupo 1**: compuesto por HMS *Invincible*, ocho *Sea Harrier*, del Escuadrón 801, con escolta para misiones de defensa aérea, Patrulla Aérea de Combate (PAC).
- **Grupo 2**: compuesto por HMS *Hermes*, buque insignia y escolta, doce aviones *Sea Harrier* del Escuadrón 800

La planificación de combate de la FAS

A medida que el tiempo transcurría y exprimiendo una y mil veces la reducida experiencia de guerra obtenida el 1° de mayo ~~y, por qué no decirlo, sintiéndose a cada instante con mayor capacidad de enfrentar al enemigo~~, la FAS ampliaba su esfuerzo potencial ~~día a día~~. Esto lo demuestran los documentos de previsión que elaboró en cada oportunidad.

Sólo necesitaba:

- Mejor meteorología
- Precisa información de los objetivos navales a batir

Así, las previsiones para este día eran de sesenta y nueve salidas, coordinadas con mayor precisión ya que serían controladas por un OCAT (Oficial Control Aéreo Táctico) en vuelo:

- Para apoyo de fuego cercano ~~había~~ indicios de helidesembarco británico en la Isla de los Leones Marinos, estaban previstas las siguientes salidas, en horarios a confirmar; con alistamiento a cinco minutos a partir de las 08:15 hs. del 6 de mayo de 1982:

OF N° 1166/7, ocho ~~aviones~~ **M-5**, indicativos **FIERRO** y **TUCAN**; **armamento**: ~~Cñ~~. y dos BRP de 500 Lbs. desde SJU.

OF N° 1168/9, ocho aviones **A 4B**, indicativos **FIERA** y **TRUENO**; **armamento**: ~~Cñ~~. y tres BRP con REV desde GAL.

- Para ~~ataque a objetivo naval~~ AON (Buque estimado en 51° 08' S y 62° 27' O.

OF N° 1170/2, doce ~~aviones~~ **A-4C, A-4B y M 5**, indicativos **TEJO, BARON, CHANGO**; atacando con intervalos de 2' entre escuadrillas a partir de las 16:45 hs.

- Para cobertura aérea y diversión

OF N° 1173, dos ~~aviones~~ **M 5**, indicativo **ÁGUILA; armamento**: dos Shaffrir para sobrevuelo ~~Pto.~~ Argentino, nivel de vuelo 300 en enlace CIC - MLV.

- Para ~~reconocimiento ofensivo~~ y AON en probables buques ~~5/8 millas náuticas~~ al Sur de la BAM MLV.

OF N° 1175, cuatro aviones **M5**, indicativo **PUMA**; **armamento:** Cñ. dos BRP con horario previsto sobre el OM 14:00/14:05 a confirmar antes puesta en marcha.

- Para ejecutar una oleada de ataque masivo a buques (en caso de que el Carrier Battle Group entara nuevamente dentro de nuestro radio de acción):

para ataque aéreo al objetivo material en tierra, en especial aeródromos, y posterior reconocimiento; además la flotilla de ataque, compuesto por un destructor D 42 y dos fragatas para bombardeo naval al aeródromo de Puerto Argentino, BAM Malvinas y posiciones terrestres defensivas costeras.

- **Grupo 3**: transporte y helidesembarco anfibio.

Desde las siguientes áreas marítimas:

- Para el **Grupo 1**, cien millas al NE/N de Puerto Argentino.
- Para el **Grupo 2**, noventa y cinco millas al E/NE de Puerto Argentino.
- Para el **Grupo 3**, en zona TRALA, en espera de la confirmación de avanzar, helidesembarco y posterior asalto anfibio, en base a órdenes del Comando.

→ **OF Nº 1181/2**, dos escuadrillas compuestas por cinco **M5**, indicativos **COBRA** y **PITON**; **armamento**: una bomba de 1.000 Lbs. y cañones que atacarían al ~~objetivo naval~~ ON (a confirmar) a las hora H, operando desde la BAM GRA.

→ **OF Nº 1183/7**, cinco escuadrillas compuestas por ocho aviones **A-4C**, indicativos **TORO, GLOSTER, PALO, POKER, CORAL**; **armamento**: una bomba de 1.000 Lbs. c/u y cañones y seis aviones M5 con dos bombas BRP y cañones c/u atacarían ~~atacando~~ al ON a designar a la hora H+5' los A 4C y H+10' los M5, operando todos desde la BAM SJU.

→ **OF Nº 1188/90**, cuatro escuadrillas compuestas por ocho aviones **A-4B**, indicativos **TEJO, MORRO, MATE**; **armamento:** ~~Cñ~~ cañones y una bomba de 1.000 Lbs. ~~c/u atacando~~ cada uno que atacarían a la hora H+30' y operando desde la BAM GAL.

→ **OF Nº 1191/3**, tres escuadrillas, A4-B indicativos **NENE, OSO, PUMA**; **armamento**: ~~Cñ~~ cañones con una bomba de 1.000 Lbs. c/u ~~atacando~~ que atacarían a la hora H+01:00.

Pero el hecho de que el enemigo permaneciera fuera de nuestro alcance y de que continuara el mal tiempo, impidió la ejecución de lo planificado. De cualquier manera, esta gimnasia del Comando, en cuanto a sus tareas de información, inteligencia, control, planificación y comunicaciones, y de las unidades aéreas y logísticas dependientes, que entraban y salían de estados de aprestos y alistamiento continuamente, permitía a la FAS ir elevando su nivel de capacidad operativa y mantenía muy alta la moral de su personal. Esto se demostraría varios días más adelante, cuando el enemigo, ya reforzado ~~tuviera que~~ intentar el desembarco.

Isla Ascensión

Ese día arribaron a esta Isla, en vuelo directo desde el Reino Unido, ocho ~~aviones~~ Sea Harriers y tres Harriers FRS 1, requeridos por la Task Force para recomponer su arma aérea en el Atlántico Sur. También ese día zarpó desde Ascensión el buque Atlantic Conveyor con importantes refuerzos materiales.

Los ~~Nuestros~~ Helicópteros en Malvinas

Cumplieron ese día las siguientes salidas:

~~Un~~ **Bell 212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO**, **despegó** de Paso Tamar con periodistas, ~~entre ellos estaba Nicolás Kasanzew~~ a las 8:30 hs.; **armamento**: ~~4~~ cuatro ametralladoras Browning 7,62 mm.; **arribó** a Bahía Elefante y retornando luego a Darwin, en donde **aterrizó** a las 9:30 hs.; **tripulación**: Ten. Luis Longar, Ten. Gustavo Brea, S. A. Jesús Martínez y C. 1° Sergio Quiñones.

~~Un~~ **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **PATO**, **despegó** de Puerto Argentino a las 9:30 hs., para hacer un reabastecimiento de la ROA, armado igual que el

Cronología de acciones

Sábado 1º de mayo

DETALLE (2)

La operacion *Black Buck*

El comandante aéreo estratégico de la RAF, Marshall Benthan, puso en ejecución la operación *Black Buck*, cuando a las 19:30, hora argentina, del 30 de abril, despegaron del aeródromo Wideawake, isla Ascensión, dos bombarderos *Vulcan* matrículas XM 598 (My Reeve) y XM 607 (Cap Withers), cargados, cada uno, con veintiún bombas de 1.000 libras. Debían reabastecerse cinco veces (como mínimo, en el vuelo de ida), de los aviones tanque *Victor*, desplegados a lo largo de su ruta al objetivo material.

Avión *Avro Vulcan* despegando de la Isla Ascension rumbo a Malvinas

A las 19:50, despegaron once *Victor* de los Escuadrones 57 y 58. Un *Vulcan* y un *Victor* eran reservas. A poco de navegar, se volvió el XM 598, asumiendo la ejecución de la misión el avión reserva: XM 607. A unas 243 millas de Puerto Argentino, Withers inició el descenso, alcanzando 2.000 pies de altura (700 metros), a 193 millas de Malvinas, y luego fue descendiendo paulatinamente hasta 300 pies (100 metros).

Encendió el radar de bombardeo cincuenta millas antes. Cada diez segundos sonaba la alerta temprana (*radar Warning*), indicando que había sido captado por el radar argentino. Ascendió, cuarenta millas antes a 10.000 pies (3.200 metros). El clima en la isla

anterior. **Aterrizó** ~~allí nuevamente~~ a las 11:30 hs. **Tripulantes**: Ten. Saturnino Sánchez, Ten. Héctor Ludueña, C.1° López A.

~~Un~~ **Bell 212**, matrícula **H-83,** indicativo **PATO**, que **despegó** de Puerto Argentino a las12:30 hs. para hacer un reabastecimiento de la ROA, armado igual que el anterior, **aterrizó** en ~~Darwin~~ DWN a las 14:30 hs. **Tripulantes**: Ten. Saturnino Sánchez, Ten. Alejandra Vergara , C.P. Alejandro López.

~~Un~~ **Bell 212**, matrícula **H-85**, indicativo **HALCÓN,** que **despegó** de Puerto Argentino a las 13:00 hs., para hacer un reabastecimiento de la ROA, armado igual que el anterior, **aterrizó** ~~en Pto. Argentino~~ a las 15:10 hs. **Tripulantes:** Ten. Marcelo Pinto, Ten. Ricardo Ludueña, S.Aux. Jesús Martínez y C.P. Sergio Quiñonez .

~~Un~~ **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **PATO**, que **despegó** de ~~Pto~~ Puerto Argentino a las 15:00 hs., para hacer un traslado de personal y material, armado igual que el anterior, **aterrizó** en ~~Darwin~~ DWN a las 15:50 hs. **Tripulantes**: Ten. Saturnino Sánchez, Ten. Alejandro Vergara, C. P. Alberto López.

~~Un~~ **Bell 212**, matrícula **H-83,** indicativo **HALCÓN**, que **despegó** de ~~Darwin~~ DWN a las 16:00 hs., para hacer un traslado de personal , armado igual que el anterior, **aterrizó** ~~en Darwin~~ a las 17:40 hs. **Tripulantes**: Ten. Marcelo Pinto, Ten. Ricardo Ludueña y C.1° Alberto Montaldo .

~~Un Chinook~~ **CH-47**, matrícula **H-91**, **tripulación**: 1er. Ten. Horacio Giaigischia, 1er. Ten. Julio Brower, C.P. Raúl Fernández, C.P. Rubén Lavorato, C.1° Luis Villarreal, C.P. Hugo Herrera. **Despegó** de DWN a las 12:30 hs., **arribó** a MLV a las 13:00 hs.
En un segundo vuelo este mismo helicóptero con su tripulación **despegó** de MLV a las 16:50 hs., y **arribó** a DWN a las 17:20 hs.

~~Un Chinook~~ **CH-47**, matrícula **H-93, tripulación**: My. Oscar Pose, 1er. Ten. Alberto Beltrame, S.Aux. Luis Capra, S.A. Roberto Prats, S.Aux. Antonio Álvarez, C.1° Mario Vera. **Despegó** de DWN a las 13:30 hs., **arribó** ~~a DWN~~ a las 14:00 hs.

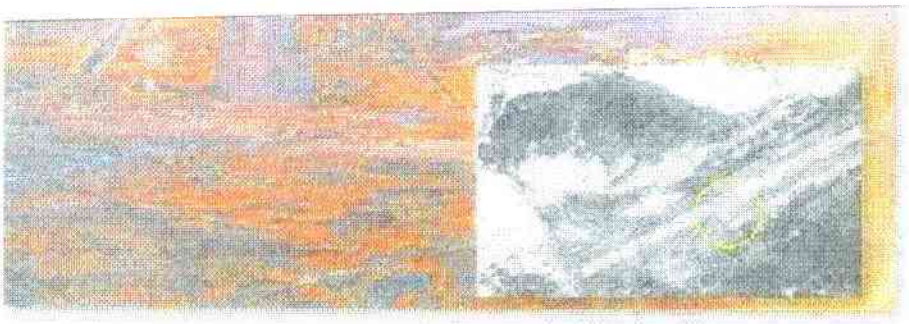
~~Búsqueda y rescate sobre mar~~ EXPLORAC. Y RECONOC.

~~Un avión~~ **F-27**, matrícula **TC-78**, indicativo **TITÁN. Tripulación**: Cap. Carlos Filippi, Cap. Julio Mirgone, My. Osvaldo Botto, S.M. JoséAltamiranda, Rubén Seguí, S.A. Esteban Godoy. **Despegó** de EPO a las 09:00 hs., **arribó** a VIE a las 13:20 hs.; **despegó** de VIE a las 14:00 hs., y **arribó** nuevamente a EPO a las 18:15 hs.

~~Un avión~~ **F-27**, matrícula **TC-73**, indicativo **TITÁN 1. Tripulación**: Vcom. Jorge Benavente, My. Rodolfo Drigatti, C.1° Mario Simón, C.1° Roberto Herger **Despegó** de CRV a las 18:45 hs., **arribó** a TRE a las 22:15 hs.

millas antes, a 10.000 pies (3.300 metros). El plan previsto se cumplió bien; el XM 607, alcanzó su objetivo material a las 04:40. Su recorrida final, con rumbo 235, fue realizada a baja altitud y sólo una de las bombas impactó al borde de la pista, a cuarenta metros de la cabecera 08, sin neutralizar el aeródromo.

Sin embargo, produjo las primeras víctimas aeronáuticas del conflicto; los soldados clase 63: Guillermo García y Héctor Bordón.



Toma aérea de la pista de Pto. Argentino (BAM Malvinas)

Un avión **F-27**, matrícula **T-44**, indicativo **BOLSA. Tripulación**: My. Mario Nuñez, My. Ramón Roberto Díaz, C.1° Eduardo Muñoz, C.P. Oscar Heredia **Despegó** de CRV a las 19:10 hs., **arribó** a ~~CRV~~ a las 22:40 hs.

~~**Exploración y Reconocimiento**~~

Un avión **F-27**, matrícula **T-44. Tripulación**: Vcom. Luis Ronconi, My. Roberto Montaldo, My. Roberto Salvarredi, C.1° José Brandana, C.1° Orlando Domínguez., S.A. Mauricio Ceballos. **Despegó** de CRV a las 08:30 hs, **arribó** ~~CRV~~ a las 12:15 hs.

Aquí vienen los 3 vuelos de la PAG 191

luego del ataque aéreo del 1º de mayo.

La tripulación completa de ese vuelo fue: piloto, Cap Martín Withers; copiloto, Cap Peter Taylor; navegador, Cap Gordon Graham; reabastecimiento aéreo, Cap Dick Russell; operador de radar, Cap Bob Wright y oficial de electrónica, Cap Hug Prior.

Esta operación fue apoyada aparentemente desde tierra, en Malvinas, por comandos ingleses; el ataque contó con la ayuda de luces rojas (podrían ser guiado láser) que brindaron a los pilotos la dirección de ataque y/o el punto de lanzamiento.

Siendo las 04:43. la FAS en el continente, impartió la orden de máxima alerta a sus unidades de combate desplegadas.

Viernes

~~Día~~ 7 de mayo ~~de 1982~~

~~(Viernes)~~

La ~~El~~ meteorología en ~~El Parte Meteorológico (OAM) de~~ Puerto Argentino

A medida que avanzó el día se produjo niebla y nubes bajas. Luego, a partir de las 16:00 hs. comenzó a reducirse la visibilidad y los techos.

Los refuerzos de la Task Force

El enemigo aumentó el flujo de aprovisionamiento a su flota ~~en el Atlántico Sur~~. Los refuerzos no sólo salían de Ascensión sino que también eran canalizados por las costas sudamericanas del Pacífico e ingresaron a través del Cabo de Hornos. Este día se detectaron, ~~entre otros,~~ parte de una fuerza anfibia y logística que a las 20:45 hs. se encontraba en 35° 40' S y 30° 30' W con R 210 ° y 12 ~~Kt~~ nudos de velocidad. ~~Asimismo, se detectaron~~ y formaciones navales en proximidades de Islas de los Estados. También se comprobó que aviones C-130 de la RAF llegaban al Sur de Chile por la ruta Islas Fidji, e Isla de Pascua.

La actividad aérea ~~A~~rgentina

La FAA permanecía en la más tensa expectativa respecto ~~al~~ del accionar ~~del~~ enemigo. Las apreciaciones de inteligencia confirmaban la capacidad de la Task Force (veloz y profusamente reforzada) de iniciar un desembarco ~~en fuerza~~, en cualquier momento sobre Malvinas. ~~Y~~ La meteorología, en esos días, favorecía esa capacidad negando o dificultando grandemente las posibilidades ~~aéreas~~ de repeler el mismo.

Por ello, la FAA ese día, intensificaba sus esfuerzos tendientes a conocer los movimientos británicos dentro y fuera del TOAS. El grueso de su atención se volcaba en las actividades de E y R que cumplía con ~~los~~ B-707 (en alta mar) y ~~los~~ Lear Jet (del Escuadrón Fénix) en el litoral marítimo más cercano. ~~Lo mismo sucedía en nuestra armada que poseía aviones Electra y Neptune en patrullaje marítimo~~. Respecto al E y R lejanos un B-707 cumplió este día un vuelo al Este de EPO hasta los 40° S y 34° O., donde habían sido avistados buques los días anteriores, y desde allí a Georgias (50 ~~Millas náuticas~~ ~~NM~~ antes) y regresó, sin obtener datos significativos.

Avistaje

F-27 (poner) como subtítulo de párrafo -

~~El día 7 de mayo, despegó un avión~~ Fokker **F-27, matrícula T-43**; de la FAA, cumpliendo la tarea de Exploración y Reconocimiento aéreo para dar protección al

Cronología de acciones

Sábado 1° de mayo

La primera orden de ataque

La primer Orden Fragmentaria que se transmitió, fue la Nº 1090: dos *Mirage III*, indicativo "*Fiera*", misión: cobertura Puerto Argentino, armamento: dos misiles *Magic*. Esta escuadrilla despegó a las 06:40 hs. Tripulantes: My José Sánchez, Cap Marcos Czerwinski, preludiando nuestro bautismo de fuego. Pasadas las 07:30, sobrevolaban Puerto Argentino, sin encontrar actividad aérea enemiga. En realidad, había dos aviones del portaviones HMS *Invincible* en el aire, en PAC (E y NE de Puerto Argentino), pero no se advirtieron mutuamente. Aterrizaron en Río Gallegos, a las 08:38 hs.

El requerimiento a la Armada

El Comando de Operaciones de la FAA emitió el mensaje JB-4854 GHO 302017abr a COATLANSUR (Archivo Malvinas; Dirección de Estudios Históricos), donde solicitaba que aviones *Super Etendard* operaran bajo control operacional de la FAS, a partir del 1º de mayo de 1982.

Opera la Task Force

Contrariamente a lo supuesto por la FAS, el contraalmirante Woodward había dispuesto avanzar algunos de sus buques, a posiciones muy próximas a las islas, a fin de efectuar cañoneo naval, sobre el área de desembarco. Por su parte, la *Royal Navy Aviation* operó de la siguiente manera:

- **Grupo 1** (HMS *Invincible*) tomó posición con su escolta y ocho *Sea Harrier* a bordo, en el área centrada a cien MN, al NE de Puerto Argentino.

  Destacó una flotilla naval de ataque a tierra, compuesta por un destructor D 42, y, según versiones inglesas, las fragatas F 21 HMS *Arrow* y HMS *Glamorgan*, que se ubicaron a 10/20 MN al SE de Puerto Argentino, para bombardear el aeródromo. Esto se realizó a partir de las 13:00 hs.

  Desde las 06:00 el HMS *Invincible* comenzó a lanzar PAC, que interceptarían a los cazas argentinos que arribaran al

Portaaviones que navegaba hacia Puerto Belgrano, escoltado por las Fragatas "Hércules" y "*Santísima Trinidad*", aproximadamente 150 millas antes del destino mencionado, fue avistado 30 millas atrás del Portaaviones y casi al ras del agua un submarino cuyas características y dimensiones eran similares a las de los submarinos enemigos. Luego de transmitida la novedad y al no ver despegar a los aviones de ARA se consultó la causa, y la respuesta fue que tal submarino era propio, a lo que se respondió que dicho submarino, (el propio) ya había sido avistado a 20 millas de Puerto Belgrano y que navegaba sobre la superficie.

Tripulación: Vcom Mario Andelique, Cap Carmelo Salas, S M Amílcar Reyes, S.Aux. Alfredo Albertengo, O. Ramos, F. Dilacio. **Despegó** de PAL a las 11:00 hs., **arribó** a EPO 12:40 hs., **despegó** de EPO 13:30 hs., **arribó** a CRV 16:10 hs., **despegó** de CRV 17:30 hs., y **arribó** a PAL a las 21:15 hs.

Un avión Electra de ARA avistó visualmente, alrededor de las 15 horas, a cinco unidades navales de superficie a aproximadamente 80 NM al SE de la Isla de los Estados. La FAS, previamente, había realizado algunas operaciones de diversión sobre las proximidades de MLV, ~~a saber~~:

Además, realizó vuelos de exploración cercano a efectos de confirmar el avistaje del Electra.

OF Nº 2037, un **LR 35**, indicativo **LEON 2**, que **despegó** de GRA, zona R-SJU a las 14:47 hs. **Arribó** a las 17:00 hs. **Tripulación**: 1º Ten Edgardo Acosta, Alf Julián Redonda.

OF Nº 2038, un **LR 35**, indicativo **LEÓN 1**, que **despegó** de GRA, zona V-SJU a las 14:47 hs. **Arribó** 17:10 hs. **Tripulación**: My González, Cap Ceaglio

El avistaje no fue confirmado pese a haberse previsto el ataque a los mismos por aviones SUE (ARA) para lo cual la FAA puso en el aire (19:08 hs.), al SE de Cabo Vírgenes (nivel de vuelo 200) bajo control del CIC GAL, un **KC-130**, indicativo **KIKO** a efectos de REV a los SUE. Además 4 M III permanecían en alerta a tres minutos de la BAM GAL bajo control de dicho CIC. Asimismo la FAS ordenó una nueva salida de diversión de dos **LR 35** que se realizó, ya de noche, desde GRA (20:14 hs.) y se dirigió a la zona de los presuntos buques (54° 00' S./ 66° 30' O.) regresando posteriormente a CRV a las 22:10 hs. Los **tripulantes** fueron el Cap Antonio Buira, Cap Carlos Pane, 1er Ten Eduardo Bianco y Ten Luis Herrera.

Defensa en el continente

Esta información de los cinco buques, produjo además, una serie de medidas defensivas respecto al despliegue de la FAS en el continente:

- Se ordenó la dispersión y refugio de los aviones en las distintas bases.
- Se alertó a la ~~Artillería Antiaérea~~ AAe
- Se replegaron (nocturno) tres M ~~5~~ 5 de GRA a CRV.

área.

- **Grupo 2** (HMS *Hermes*): en área centrada 95 MN al NE de Puerto Argentino, lanzó a las 07:50, tres escuadrillas de *Sea Harrier*, doce aviones del Escuadrón Naval 800, que atacaron de la siguiente manera:
    - **08:30 a BAM Malvinas** (Puerto Argentino)
      - La primera escuadrilla de cuatro aviones, indicativo "*Red*": LtCdr Ogilvy, LtCdr Batt, LtCdr Thomas, Lt Morell. Atacó desde el NO en "*Toss Bombing*" (aproximación rasante del avión, con un brusco ascenso a 30º y el lanzamiento de la bomba, seguido de una inversión del rumbo de la aeronave para alejarse del área de impacto), a posiciones de

Finalmente, el **KC-130,** matricula **TC-70,** indicativo **KIKO**, **despegó** de GAL a las 19:00 hs. **Arribo** a CRV a las 00:01 hs. del 8 de mayo. Tripulación: My. Ricardo Bolzi, Cap. Sergio Sampietro, My. Orestes Vila, C.P. Oscar Fraire, C.P. Ricardo Camino, S. Aux. Roberto Ovejero, S. Aux.Carlos Salzano, C. Guerra y L. Sarmiento que se mantenía en el punto de reabastecimiento ordenado y que también realizaba exploración electrónica sobre el mar, confirmó, a las 00:10 hs. del día siguiente los siguientes ecos:

1) 50° 25' S / 68° 00' W
2) 49° 00' S / 66° 30' W
3) 48° 40' S / 66° 35' W (dos ecos)

Los ecos se dirigían al ENE, seguramente a la zona de TRALA, donde permanecía el grueso de la Task Force.

El puente aéreo

Este día de sobresaltos finalizaba sin ~~haber podido concretarse~~ ninguna operación ofensiva. El saldo positivo, sin embargo, lo representaban los tres C-130 (TC-65, 68, 63) que ~~mientras tanto~~ habían roto una vez más el bloqueo inglés sobre Malvinas, llevando y trayendo en puente aéreo preciosa carga demostrando nuevamente el alto grado profesional ~~militar~~ de los aviadores ~~de transporte~~ de la FAA.

C-130, matrícula **TC-65**, indicativo **TIGRE**, **despegó** de CRV a las 10:40 hs., **arribó** a MLV a las 13:55 hs; **despegó** a las 14:10 hs. y **arribó** a CRV a las 16:45 hs. **Tripulación**: My. Julio Dominguez, Vcom. Roberto Regueiro, My. Roberto Bagnasco, S. P. Carlos Bill, S. Aux. Rodolfo Godoy, C. P. Oscar Cardenal, S. Aux. Miguel De Robles.

C-130, TC-68, indicativo **PATO**, **despegó** de CRV a las 09:30 hs., **arribó** a MLV a las 12:15 hs. **Despegó** a las 12:45 hs. y **arribó** a CRV a las 15:15 hs. **Tripulación**: Vcom. José Demarco, My. Juan Maclay, Vcom. Adrian Speranza, Cap. Juan Martearena, S. Aux. Emilio Farina, C. P. Mario Rulli, S.M. Miguel Castillo, S. Aux. Carlos Cortés (carga - 14.500 Kg.)

C-130, **TC-63** **Tripulación**: Vcom. Jorge Domínguez, My. Enrique Bernardi, Cap. Miguel Sisco, S. Aux. Ranulfo Lozano y C. P. Horacio González, S. Aux. Carlos Paoloni, S. A. Juan Hümöller.

Relato del Cap. Miguel Ángel Sisco (navegador ~~de Hércules~~).

El día 7 de mayo de 1982 despegamos de la ~~Base Aérea Militar Río Gallegos~~ en horas de la mañana (12:40), efectuando una navegación táctica a baja altura GAL-SCZ-Pto. Argentino, burlando los sistemas de radar del enemigo. Aterrizamos en ~~Pto.~~ Puerto Argentino con condiciones meteorológicas totalmente marginales y guiados desde tierra por personal

artillería antiaérea con tres bombas de 1.000 lb cada una.
- La segunda escuadrilla de cuatro aviones, indicativo "*Black*", compuesta por Lt Andy Auld, LtCdr Mike Blisset, FltLt (RAF) Dave Morgan, FltLt (RAF) Ball y FltLt (RAF) Penfold (nótese tres aviadores RAF de numerales en una escuadrilla de la Royal Navy), dividida en dos secciones atacó rasante desde el N y NO las instalaciones del aeródromo y la pista, con bombas "*Beluga*" (bomba racimo) y de 1.000 lb (retardadas con paracaídas). La artillería antiaérea propia derribó un *Sea Harrier* y averió a otro, el cual, aparentemente, no alcanzó a llegar a su buque.

- **08:31 hs a BAM Cóndor** (Goose Green)
- La tercera escuadrilla de tres aviones, indicativo "*Tartan*": LtCdr Frederiksen, Lt Hale y Lt Mc Hars, atacó en rasante con bombas de 1.000 lb y "*Beluga*", sobre la pista y aviones en tierra, en el aeródromo. Como consecuencia de este eficaz ataque, un *IA-58 Pucará* fue destruido.

En su interior murió el Ten Daniel Jukic. También fueron alcanzados por una explosión, y fallecieron, los siguientes suboficiales: CP Juan Rodríguez, CP Mario Duarte, C1º José Maldonado, C1º Agustín Montaño, C1º Andrés Brashich, C1º Miguel Carrizo y C1º José Luis Peralta.

- Posteriormente, hacia las 09:50, reemplearon sus aviones, ahora en PAC, realizando incursiones de exploración y reconocimiento fotográfico.

Un **CH-47,** matrícula **H-91**, **despegó** de DWN a las 07:40 hs. **Arribó** a DWN a las 08:40 hs. **Despegó** de DWN a las 10:30 hs. (Por MLV) **arribó** a DWN a las 11:30 hs. **Tripulación** 1er. Ten. Manuel Fernández, 1er. Ten. Juan Antonio Grifol, S. Aux. Ruiz O., S. Aux. Lavorato R. S. Aux. Herrera H. S. Aux. Villarreal.

Búsqueda y rescate EXPLORACION Y Reconocimiento

Un **F-27,** matrícula **TC-73**, indicativo **TITAN 1. Tripulación** Vcom. Jorge Benavente, My. Rodolfo Drigatti, C. 1° Mario Simón. C.1° Roberto Herger **Despegó** de TRE a las 08:25 hs. **Arribó** a CRV a las 10:55 hs. **Despegó** de CRV a las 17:05 hs. **Arribó** a TRE a las 19:55 hs.

Un **F-27**, matrícula **T-44**, indicativo **BOLSA**. **Tripulación** My. Mario Nuñez, My. Ramon Díaz, C/1° Edgardo Muñoz, C/1° Oscar Heredía **Despegó** de CRV a las 08:50 hs. **Arribó** a CRV a las 12:00 hs. **Despegó** de CRV a las 17:00 hs. **Arribó** a CRV a las 20:10 hs.

Exploración y Reconocimiento

Boeing 707, indicativo **TC-91**. **Despegó** de EPO a las 05:10 hs. **Arribó** a EPO a las 13:40 hs. **Tripulación** My. Armando Buira, Vcom. Horacio Genolet, S.P. Flavio Lución, S.M. Guillermo Oviedo, S.M. Miguel Díap, J. Mongano.

Boeing 707, indicativo **TC-92 Despegó** de EZE a las 05:00 hs. **Arribó** a PAL a las 16:30 hs. **Tripulación** My. Juan Ossa, Vcom. Otto Ritondale, S.A. Nicolás. Zárate, S.A. Diego Callejón .

Un **C-500**, matrícula **LQ MRM**, indicativo **CASERO III. Despegó** de EPO a las 13:55 hs. **Arribó** a PAL a las 16:25 hs. **Tripulación** Oficial Ppal. Concrini.

Un **C-500**, matrícula **LV OEL**, indicativo **CASERO V**. **Despegó** de EPO a las 06:33 hs. (Por PAL) **arribó** a EPO a las 12:29 hs. **Tripulación** Alf. Roberto Pignato. Espacio

Exploración y Reconocimiento visual

Un **LR-35**, matrícula **LV-OFV. Tripulación** Cap. Carlos Pane, Cap. Antonio Buira, C/1° Dardo Rocha. **Despegó** de GRA a las 16:50 hs. (Por MLV) **arribó** a GRA a las 19:20 hs. Despegó de GRA a las 20:05 hs. **Arribó** a CRV a las 22:05 hs. negativo

Un **LR-35**, matrícula **T-23**. **Tripulación** Cap. Rafael Gonzalez Osterode, Cap. Jacinto Despierre, Cuscueta J. **Despegó** de CRV a las 11:30 hs. **Arribó** a GRA las 13:30 hs. **Despegó** de GRA a las 16:40 hs. **Arribó** a GRA a las 19:35 hs.

Cronología de acciones

Relato del Cap Carlos Moreno

A las 7.30 hs llegó orden fragmentaria.

Debíamos despegar a las 7.45 hs (todavía nocturno), para una misión de cobertura aérea sobre Malvinas; la configuración (cosas que penden del avión) era de tres tanques de combustible y dos misiles aire-aire, más cañones.

Nuestro principal problema era el despegue, pues con ese peso (máximo de nuestro avión), teníamos mucha carrera de decolaje, la pista muy corta y además, era de noche.

A las 7.45, estábamos en cabecera con el Ten Volponi y largamos frenos, para nuestra primera misión de combate; la meteorología era bastante mala, estaba lloviendo y los techos bajos. Nuestro indicativo para esta misión era "Toro".

Aproximadamente a las 08:25 estuvimos en contacto con el radar de Malvinas, encontrándonos a unas cincuenta millas de Puerto Argentino.

El operador de radar nos informó que estaban atacando en ese momento el aeropuerto, y que caía un Harrier en llamas en el puerto.

Al mismo tiempo que nos informaban lo anterior, nos dijo que tenía dos pichones (aviones enemigos), para nosotros.

Le pregunté cuál era la posición y nos contestó que estaban a 120 MN de nosotros - 020° firme - contesté, y ordené pleno gas seco (dar toda la potencia sin usar post quemador) al teniente. El venía formando a mi izquierda, a unos 500 metros laterales y 10° atrás.

- ¡Rumbo 030° - ordenó el radar - los enemigos se encuentran a treinta millas en reciproco!. - Lepregunté qué era reciproco, pues no lo había escuchado nunca o en ese momento no me acordaba lo que era - ¡de frente pibe, están de frente!" - dijo. Ahora sí entendí le pedí al radar que me ponga de costado, pues sabíamos que ellos al misil Sidewinder AIM-9L lo podían tirar de frente y nosotros, al que llevábamos, no.

-¡Ahora los tienen a nueve millas, de frente y a una milla al costado

Un **LR-35**, matrícula **T-22**. **Tripulación** 1er/ Ten/ Eduardo Bianco, Ten/ Luis Herrera. **Despegó** de GRA a las 16:50 hs.(por MLV) **arribó** a GRA a las 19:00 hs. **Despegó** de GRA a las 20:05 hs. **Arribó** a CRV a las 22:05 hs.

Un avión **F-27** matrícula **T-43**. **Tripulación**: Vcom. Andelique Mario, Cap. Salas Carmelo, S.M. Reyes A., S.M. Albertengo A., S.M. Ramos O., S.M. Dilacio F. **Despegó** de PAL a las 11:00hs. **Arribó** a EPO las 12:40 hs. **Despegó** de EPO a las 13:30 hs. **Arribó** a CRU a las 16:10 hs. **Despegó** de CRU a las 17:30 hs. **Arribó** a PAL a las 21:45 hs.

Las actividades en el TOM

Arribó de BAM Cóndor procedente de BAM Calderón un **IA-58** piloteado por el Cap/ Ricardo Grunert, para recabar instrucciones.

Entre la 11:00 y las 12:00 hs., el **A-509**, Piloto Ten/ Miguel Cruzado, realizó reconocimiento ofensivo (ROF) en Malvinas.

derecho!- Ordené eyectar los tanques externos de alas, y nos quedamos con el central externo para aprovechar el combustible que nos quedaba en ese tanque. Le pedí al operador que durante el combate nos fuera preguntando por el combustible, pues dudaba recordarlo en tales circunstancias, para poder volver al continente.

Cuando dijo que estábamos cruzándonos, eyectamos el último tanque, pusimos post combustión (potencia adicional que da un rápido aumento de la velocidad en detrimento del consumo) y cerramos fuerte hacia el lado de cruce.

Nosotros teníamos 22.000 pies de altura y ellos 18.000, según nos decía el radar.

Sábado

~~El día~~ 8 de mayo ~~de 1982~~

~~**(Sábado)**~~

La meteorología en Malvinas

~~Al amanecer había~~ Amaneció con lloviznas y baja visibilidad (400 mts.). ~~En la mañana nublado~~; Durante la mañana se mantuvo cubierto, ~~a~~ al mediodía ~~mejoró~~ inició la visibilidad, y el cielo ~~estaba~~ parcialmente nublado, despejándose ~~por~~ en horas de la tarde. Al anochecer volvió la neblina.

Los movimientos de la Fuerza de Tareas ~~(~~Británicas~~)~~

El grueso del Grupo de Batalla inglés maniobró en la zona TRALA, sin acercarse mayormente a ~~nuestro archipiélago~~ las islas y mantuvo adelantados al Norte de la Isla Soledad al Destructor Clase 42 HMS Coventry y la Fragata Clase 22 HMS Broadsword, como en días anteriores.

Al Comando argentino le seguían preocupando los movimientos navales enemigos que se realizaban al SO de Malvinas, entre éstas e Islas de los Estados. Hubo indicios ciertos este día (16:00 hs.) de la aproximación de un portaaviones en esta zona.

Asimismo, el otro portaaviones, al E de MLV (radial 090) y a más de 100 millas náuticas lanzó algunas PAC (a partir de las 08:35 hs.) a niveles altos (nivel de vuelo 100/300)

Las actividades de la FAS

Con la situación del enemigo descripta y la planificación que su Estado Mayor perfeccionaba y completaba hacía tres días, la FAS esperaba su oportunidad. Este día tampoco le fue propicio; el enemigo permanecía alejado y sólo incursionaba dentro de nuestro radio de acción en forma esporádica y en puntos distantes entre sí. La meteorología tampoco le permitía libertad de acción. ~~Así la situación,~~ la FAS ejecutó este día:

Dos ~~salidas de~~ **M-5 (ÁGUILA). Tripulación**: Cap. Amilcar Cimatti ~~y el Cap.~~ Higinio Robles, armado con Cñ. y Shaffrir desde BAM GRA; **despegó** a las 11:45 hs.; tarea: volar sobre las Islas Malvinas bajo control radar a efectos de obligar el despegue de las PAC enemigas, desgastándolas. Versión: tres tanques de 1.300 litros cada uno. La navegación de ida se realizó sin novedad, arribando a las mismas con nivel 270 y sin contacto con el radar Malvinas en VHF.

Tal situación obligó a que el radar ~~transmitiera~~ informara a TWR Malvinas la posición de las PAC y ésta le retransmitía los datos requeridos. Se informó que una de ellas se dirigía hacia la sección por lo que se comenzó a maniobrar para quedar a la cola de la misma, a una distancia de siete millas y con rumbo general ~~Oeste~~ O

Comenzamos a evolucionar en círculos para tratar de verlos y le pedí al radar que nos dijera dónde estaban. Nos contestó - ¡En un círculo, los cuatro juntos y no podría diferenciarlos! -

Buscábamos con desesperación a los Sea Harrier, pero no los podíamos ver; en ese momento Ricardo me preguntó si yo había tirado un misil, le contesté que no y me dijo que vio pasar un misil blanco entre su avión y el mío.

Mientras tanto, el radar nos preguntaba a cada ratito por nuestro combustible, y en un momento nos dijo que estábamos nosotros atrás de ellos, pero al segundo siguiente ya estaban de frente; evolucionaban muy rápido y casi se paraban en el aire para dar vuelta, pues pueden cambiar la posición de sus toberas (componente del motor por donde se fugan los gases de escape).

¡No sé cuánto tiempo había pasado, pero no creo que más de dos minutos, aunque me pareció una eternidad, cuando tuvimos 2.450 litros (mínimo para volver), ordené que con post combustión ascendiéramos con rumbo a casa y en viraje fuerte.

El operador del radar nos dijo que también ellos se alejaban en ese momento.

Ascendimos a 37.000 pies el Ten Volponi y a 36.000 yo, pues no nos teníamos a la vista.

El radar nos daba nuestra posición con respecto a Puerto Argentino, del que estábamos a cinco millas de distancia.

Comenzamos a hacer cálculos pues estábamos lejos de nuestra base y con mínimo combustible.

Afortunadamente, no había mucho viento en contra, así que, casi en el límite íbamos a llegar

Una vez en contacto con el radar del continente, nos informó que la meteorología estaba mala pero con ILS (instrumento que reúne al localizador y al haz de planeo para el aterrizaje) lograríamos entrar bien.

Teníamos dos kilómetros de visibilidad y cien metros de techo.

El radar nos dejó en el localizador y en el haz de planeo del ILS, con cinco millas de diferencia entre aviones.

Aterrizamos sin novedad.

El Ten Volponi realizó tres misiones más y el 23 de mayo falleció, al ser alcanzado por un misil de un Harrier en una misión de ataque a buques. Se destacó siempre por su espíritu y su "garra". Fue un ejemplo. No lo olvidaremos.

El Jefe de sección ordenó probar cañones a su numeral, el que le informó que se le había quedado conectado el empobrecedor de tiro y en consecuencia comenzó a perder altura por la falta de potencia. El guía se limitó a girar en círculos para no perder de vista al 2 y darle protección, ordenándole que eyectara el tanque ventral, el cual se encontraba ya vacío. A los 15.000 pies de altura informó que se había restituido la potencia y comenzó nuevamente el ascenso, proa a ~~Río Grande~~. GRA

A medida que pasaba el tiempo el guía iba comprobando que tenía problemas de trasvase de combustible, lo que le obligó a eyectar los tres tanques externos y declarar su emergencia a la Torre de vuelo de la Base GRA, por tener mínimo combustible, a los efectos de alertar al Helicóptero de la Prefectura Naval para que ~~despegara a su encuentro~~.

Cuando faltaban setenta y cinco millas preguntó las condiciones meteorológicas, informándosele que el aeródromo se encontraba con 8/8 de stratus a cincuenta metros, y además, que el ILS se encontraba fuera de servicio; en ese instante se le prendió la luz de 600 litros (mínimo combustible) y a su vez el numeral notificó que tenía su central giroscópica fuera de servicio (sin datos de horizonte artificial) por lo que el Cap. Cimatti le ordenó formar en "ciega".

Realizaron la penetración con VOR e hicieron contacto visual con el eje de la pista, pero muy pasada la cabecera, por lo que tuvieron que dar motor y volver a final para el aterrizaje en GRA a las 13:20 hs.

Simultáneamente el Escuadrón Fénix ejecutaba aproximaciones a las Islas con los Lear Jet, teniendo asignado el mismo objetivo

OF 2035 un **LR-35**, indicativo **TORO. Tripulación**: My. González, Cap. Ceaglio. Según Mje. N° 296/GE 08-may-82-19:20 **despegó** de SJU a las 10:05, después de cumplimentar la misión **arribó** a GRA a las 12:17 hs, por combustible.

OF 2040 dos **LR-35,** indicativo **CARDO I y II; misión**: diversión; **tripulación 1:** Cap. Antonio Buira, Cap. Carlos Pane y C/1° Dardo Rocha; **2:** 1er. Ten. Bianco / Ten. Herrera. **Despegó** de CRV a las 10:15-10:25 hs. a vertical Pto. Argentino ~~regreso a GRA~~; **arribó** a las 13:25 hs. Despegó ~~de GRA~~ a las 15:55, arribó ~~a GRA~~ a las 18:15-18:55 hs. respect.

OF 2039 dos **LR-35**, indicativo **LOCO II**; misión **retransmisión diversión**; **tripulación 1**: Cap. Miguel Arques,. Ten. G. Cercedo C/1° Bazán; **2:** Cap. Narciso Juri / Ten. Alfredo Caballero y Cap. Eduardo Glogger. **Despegó** de CRV a las 14:35 hs. a vertical Pto. Argentino y regreso a CRV; **arribo** a las 17:45 hs. (En este vuelo se tuvo en cuenta el Interrogatorio a Tripulaciones, pues por planilla de vuelo difiere el cuarto tripulante)

~~Un~~ **LR-35**, indicativo **LEON Tripulación**: 1er. Ten. Acosta, Alf. Redonda. Según Mje. 297/GI 08-may-82 19:21, **despegó** de SJU a las 15:20. A las 15:55 visualizó buque grande blanco navegando rumbo general NE/SW.

DETALLE 4

Cronología de acciones

Sábado 1° de mayo

Salidas prematuras

El ataque de los *Sea Harrier* sobre las BAM Malvinas y Cóndor y las primeras detecciones electrónicas y visuales de buques y helicópteros, (especialmente en las áreas Goose Green y Puerto Argentino), produjeron la emisión de informes apresurados y sin mayor confirmación. Esto, sumado al grado de alerta y tensión del comando y unidades de la FAS, provocó el lanzamiento prematuro de algunas escuadrillas de ataque y de interceptores sin objetivos bien claros. Así salieron:

Cuatro aviones *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Topo*", armamento: cañones y tres BRP; misión: Ataque a objetivo naval. Tripulación: Cap Hugo Palaver, matrícula C-244, Ten Daniel Gálvez C-206, 1erTen Luciano Guadagnini C-221, Alf Hugo Gómez C-225. Despegó de Río Gallegos a las 08:30.

Esta escuadrilla fue confundida, por el CIC Malvinas, con interceptores propios y fue enviada a interceptar a una PAC británica, indicándole rumbo y distancia al objetivo. Cuando les dieron el parámetro altura descubrieron el error, y regresaron a su base perseguidos por los *Harrier*. Esta escuadrilla fue salvada por la oportuna intervención de los *Mirage* del Cap García Cuerva y el 1erTen Perona, (relato que se encuentra más adelante). Arribó a Río Gallegos a las 12:00 hs.

Dos *Mirage III*, indicativo "*Tablón*", armamento: misiles *Shaffrir*, misión: cobertura aérea en Malvinas Tripulación: Cap Gustavo García Cuerva y 1erTen Carlos Perona. Despegaron a las 08:59 de Río Gallegos; aterrizaron a las 10:58 hs. Resultado de la misión: con su oportuna intervención se interponen, entre una PAC de aviones *Harrier* y la escuadrilla "*Topo*", e hicieron regresar a los primeros, salvando la vida de los pilotos de A-4B.

Cuatro *A-4C Skyhawk*, indicativo "*Oso*", armamento: bombas retardadas por paracaídas, misión: Ataque a objetivo naval. Tripulación: Cap Fernando Castellano, Ten Daniel Alberto Paredi, Cap Mario Caffaratti, Ten Ricardo Lucero. Despegaron de San Julián a las 11:00; arribaron a las 13:30 hs

Dos *Mirage III*, indicativo "*Foco*", armamento: misiles *Magic*, misión: cobertura a Malvinas Tripulación: 1erTen Roberto Yebra, 1erTen Marcelo Puig. Despegaron a las 10:23 hs., de Río Gallegos, arribaron a las 12:13 hs

Dos *M-5 Dagger*, indicativo "*Limón*", armamento: misiles *Shaffrir*, misión: cobertura Malvinas. Tripulación: My Napoleón Martínez, 1erTen Héctor Luna. Despegaron de Río Grande a las 10:00;

de la BAM MLV (15:30), en virtud de que teníamos dificultades para visualizar la pista.

Luego de aterrizar, y mientras manteníamos los motores en marcha, tuvimos que abandonar el avión como consecuancia de una alerta roja porque se aproximaban dos aviones Harrier. Finalizada la Alerta regresamos a Comodoro Rivadavia (16:05) efectuando nuevamente una navegación rasante para evitar ser detectados por el enemigo, aterrizando en nuestro destino con la satisfacción de haber cumplido la misión. Arribo: 18:35 hs.

Nota: En uno de los vuelos de C-130 arribaron a Pto. Argentino artilleros antiaéreos con misiles SAM-7. El más antiguo del contingente era el 1er. Ten. Ugarte (EAM), acompañado por el Ten. Garay (MDP) y numerosos suboficiales.

Nuestros Helicópteros en Malvinas

Cumplieron ese día las siguientes salidas:

Un **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **ZEBRA**, **armado** con cuatro ametralladoras Browning 7,62 mm., que **despegó** de DRW a las 08:00 hs. para hacer un vuelo de exploración y reconocimiento visual, **aterrizó** a las 09:00 hs. en Pto. Argentino. **Tripulación**: Ten. Héctor Ludueña (P), Ten. Marcelo Pinto (CP), S. A. Martínez J. (M) y C. 1° López R. (A).

Un **Bell 212**, matrícula **H-85,** indicativo **TORDO**, armado igual que el anterior, que **despegó** de DRW a las 09:00 hs., para cumplir una misión de exploración y reconocimiento visual, **aterrizó** nuevamente en DRW a las 11:10 hs.. **Tripulantes**: Ten. Luis Longar (P), Ten. Gustavo Brea (CP), C. P. Carmona H. (M), C. P. Gómez E.(OP) y C. Vera S.

Un **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN**, **despegó** de Pto. Argentino a las 14:00 hs. para cumplir una misión de traslado de personal, **aterrizó** en DRW a las 16:20 hs. **Tripulantes**: Ten. Marcelo Pinto (P), Ten. Héctor Ludueña (CP), S. A. Martínez J.(M), y C. 1° P. López (A.)

Un **CH-47**, matrícula **H-93**, **despegó** de DWN a las 16:50 hs. **Arribó** a DWN a las 17:35 hs. **Despegó** de DWN 08:35 hs. (Por MLV) **arribó** a DWN a las 09:45 hs. **Despegó** de DWN a las 13:20 hs. (Por MLV) **arribó** a DWN a las 14:25 hs. **Tripulación** 1er Ten. Alberto Beltrame, My. Oscar Pose, My. R. Prats, My. Cantón J., My. Álvarez J., My. Vera M.

Un **CH-47**, matrícula **H-91**, **despegó** de DWN a las 13:10 hs. **Arribó** a DWN a las 14:10 hs. **Tripulación** 1er. Ten. Brower J., 1er. Ten. Horacio Giaigischia, S. Aux. Ruiz O., S. Aux. Lavorato R., S. Aux. Herrera H., S. Aux. Villarreal.

arribaron a las 12:15 hs.

Debido a los ataques, llegaba al Comando de la FAS, gran cúmulo de informaciones, entre las que se destacaban las siguientes:

09:40 hs. Malvinas informó que el Comandante británico de la Task Force había pedido la rendición al Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas, (enérgicamente rechazado).

Hubo innumerables avistajes de helicópteros que se acercaban a la isla Soledad, (lo que fue confirmado por el radar).

Al mediodía, se comenzó a perfilar el dispositivo naval enemigo, con sus buques dentro del radio de acción argentino.

A partir de entonces la FAS comenzó a mostrar sus garras para asombro y respeto del enemigo, que había subestimado sus capacidades reales.

Aparte de las acciones de nuestros aviones tácticos, basados en las islas, y que habían soportado el ataque a sus aeródromos en Goose Green, (BAM Cóndor), desde el continente comenzaron a partir oleadas de aviones, (interceptores y cazabombarderos), en la siguiente sucesión:

Dos *M-5 Dagger*, indicativo "*Ciclón*", misión: cobertura, armamento: misiles *Shaffrir*. Tripulación: Cap Horacio Mir González, Ten Juan Bernhardt. Despegaron de Río Grande, a las 12:30, arribaron a las 14:30 hs. Fueron interceptados por cuatro *Harrier*, y se observó gran maniobrabilidad en las máquinas enemigas.

M-5 Dagger, indicativo "*Fierro*", despegó de San Julián a las 16:00 hs, misión: cobertura, arribó a las 18:40 hs. Originalmente esta orden fragmentaria fue ordenada para una sección constituida por el Cap Raúl Díaz y el Ten Aguirre Faget, pero falló la puesta en marcha del numeral pese a que hizo varios intentos. Luego, lo pudo poner en marcha, pero con fuego en la zona del tubo de chorro.

Mientras se solucionaba esta novedad, el Cap Díaz recibió directamente del comando de la FAS, la orden de cumplir esta misión de cobertura; fue el primer piloto que despegó solo, para cumplir una misión de combate, con una aeronave de características propias de cazabombardero, que no contaba con radar de adquisición.

Relato del Cap Raúl A. Díaz

Dos *A-4C Skyhawk*, indicativo "*Pampa*", armamento: misiles *Shaffrir*, misión: cobertura - sombrilla aérea. Tripulación: 1erTen José Vázquez, Ten Atilio Zattara.

CAPÍTULO VIII

OTROS PROTAGONISTAS Esto es título del capítulo, va en negrita, en el centro y más grande -

Este capítulo está dedicado a todos aquellos hombres de la Fuerza Aérea Argentina, que sin ser pilotos, tripulantes o artilleros, también combatieron desde sus distintas especialidades y merecen ser registrados en este informe. Estas son:

. Red de Observadores del Aire (ROA)
. Sanidad
. Servicio religioso
. Escuadrón Fénix
. Comunicaciones
. Centro de Información y Control Malvinas (CIC)
. Bases Aéreas Militares (BAM)
. Grupo de Operaciones Especiales (GOE)

Despegaron a las 13:30, de San Julián, arribó a las 16:10 hs.

RED DE OBSERVADORES DEL AIRE

ANTECEDENTES

Entre 1975 y 1978 la Fuerza Aérea Argentina realizó varios ejercicios operativos que le permitieron conocer todas sus debilidades y fortalezas.
En lo que concierne a la defensa aérea, se constató que la cantidad de radares móviles y fijos eran insuficientes para controlar el espacio aéreo nacional. Así, gran parte del territorio argentino podría ser sobrevolado por cualquier tipo de avión, civil o militar extranjero sin que la Fuerza Aérea pudiera ejercer el poder de policía del espacio aéreo.
Además, en caso de conflicto, los aviones enemigos que volaran en zonas cubiertas con radar lo harían debajo del lóbulo radar, es decir, a muy baja altura.
Durante el año 1978, la Fuerza Aérea trató de implementar un sistema que denominó Red de Observadores del Aire (ROA), con especialistas en comunicaciones, que, convenientemente desplegados en el terreno, pudiesen observar el espacio aéreo circundante y transmitir, al Comando Aéreo de Defensa, el vuelo de toda aeronave amiga o enemiga, especificando tipo, altura, rumbo y horario.
El personal, que integraría la Red de Observadores del Aire, debería estar provisto de un eficiente sistema de telecomunicaciones e incluso de medios de movilidad; además, habría que instruirlo en el uso de los equipos de comunicaciones, la instalación en cualquier terreno y su reparación si fuera necesario.
Teniendo en cuenta que en el conflicto con Chile no se contaba con el tiempo suficiente para reclutar e instruir personal, y que los fondos que demandaba el sistema asumirían un gasto que no estaba previsto en el presupuesto, la Fuerza Aérea resolvió requerir la colaboración de los radioaficionados, valiéndose de las disposiciones relativas al servicio de la Defensa Civil.
Los hechos posteriores demostraron, fehacientemente, el acierto de esta medida. La respuesta fue masiva y entusiasta; tanto en la frontera patagónica como luego en las Islas Malvinas.
Nació, entre los radioaficionados y la Fuerza, un vínculo que el tiempo no habría de disolver.
Cumplió este personal su misión con valor y desinterés.

LA RED DE OBSERVADORES DEL AIRE ES UN CUERPO CON CARACTERÍSTICAS ESPECIALES POR:

1) Su origen.
2) Los rasgos psico-sociales de sus integrantes.
3) Su estructura operativa en tiempo de paz y de guerra.
4) La índole de las misiones por cumplir.

Los radioaficionados fueron, incluso en la actualidad, la fuente de reclutamiento del personal de la Red de Observadores del Aire. En los primeros momentos no se hicieron discriminaciones por aptitud física ni edad. Asimismo, se facultó a los radioaficionados a designar, bajo su responsabilidad, a los auxiliares necesarios.
A partir del año 1978 y hasta 1982, algunos de los entonces llamados a las filas, continuaron trabajando, se capacitaron en varios ejercicios operativos y prepararon proyectos referidos al planeamiento y organización.
Al iniciarse el conflicto Malvinas, la Fuerza Aérea convocó a los radioaficionados que integraron

Cronología de acciones

Relato del Cap Raúl A. Díaz

El Orden de Batalla de la FAA presentaba, en las primeras horas del 1° de mayo, una leve diferencia de lo previsto inicialmente. La variación: uno de los escuadrones aeromóviles M-5 Dagger todavia se encontraba en Tandil; no habia podido retornar a la BAM San Julián por meteorología. Habia salido de allí la oscura noche del 29 de abril, ante la suposición de que el enemigo incursionaria con un grupo comando contra nuestras bases continentales, con la finalidad de destruir los aviones en tierra.

El regreso del escuadrón a su asiento de operaciones, en la memorable mañana del 1° de mayo, se efectuó en condiciones meteorológicas marginales en toda la ruta, principalmente, en el aeródromo de destino.

Llegamos, estando el aeródromo bajo una capa de nubes compactas y muy bajas con lluvia moderada, aún así el escuadrón aterrizó sin problemas.

Allí estaban esperándonos las primeras Ordenes Fragmentarias, tendientes a rechazar el ataque inglés a Puerto Argentino.

Como oficial de operaciones, responsable de la confección del plan de vuelo, cumplí la primera misión, la Orden Fragmentaria N° 1101 con el indicativo "Fierro"; se ordenaba una sección con dos misiles Shaffrir y 250 proyectiles de 30 mm por avión. Mi numeral seria el Ten Aguirre Faget.

Nos preparamos para esta tarea en escaso tiempo y fuimos a los aviones, todavia sin asumir cabalmente lo que estaba ocurriendo. Era difícil entender que estábamos por cumplir nuestra primera misión real de combate. Puse en marcha mi avión, y cuando debia hacerlo el Ten Aguirre Faget, tuvo fallas en su avión, imposibles de solucionar en poco tiempo.

Me sentía tranquilo, pese a evaluar que las posibilidades de éxito se habían reducido: rodé hacia la cabecera de pista y en la misma pregunté a Operaciones si podía ir solo para cumplir la misión, me respondieron con firmeza que sí.

Eso ayudó pero no dejaba de pensar que ante cualquier falla del avión o entrada en combate, me encontraría imposibilitado de contar con el necesario apoyo del numeral. Despegué a las 16:00 hs. SACAR

En el vuelo hacia las islas traté de ir repasando cada uno de los procedimientos del combate aéreo. También estuve atento a cada indicación y alteración del sonido del motor porque el volar solo y sobre el agua hace que la concentración se duplique.

El estado meteorológico se presentaba con nubes bajas y medias, dificultando a veces, visualizar la encrespada superficie marítima.

Próximo a las islas, tomé contacto con el CIC de Puerto Argentino, quien me dirigió hacia un incursor a sesenta millas náuticas al este de las islas.

la Red de Observadores del Aire durante los hechos de 1978.
De estos trabajos previos resultó la estructura operativa que adoptó la Fuerza Aérea en el Teatro de Operaciones, en la vigilancia costera y en el apoyo a las tareas de inteligencia radial efectuadas desde el continente. (Anexo 1 - Organización de la Red de Observadores del Aire).
Dependiendo del Comando Aéreo de Defensa, circunscribieron su accionar a zonas cuyos límites geográficos coincidían con las regiones aéreas Centro, Sur, Noreste y Noroeste; del Comando de Regiones Aéreas.
Los ejercicios operativos demostraron que la función de los radioaficionados, constituidos en POA, (Puestos de Observación ~~de~~ Aérea), para detectar posibles ataques aéreos, terrestres, infiltraciones, etc., era una buena fuente para el alerta anticipada.
El 4 de abril, el jefe de la Red de Observadores del Aire Noroeste, mayor Rubén Oscar Fernández, fue trasladado a Comodoro Rivadavia. Pocos días después, el 9, el personal del Comando Aéreo de Defensa fue a Puerto Argentino para coordinar, con el brigadier Castellano, la instalación de una red de observadores del aire en la Isla Soledad.
Naturalmente la tarea de los puestos de observadores en Malvinas no se circunscribiría solamente a observar el espacio aéreo, sino también la superficie marítima, para notificar la presencia de buques, submarinos, y/o el desembarco de tropas enemigas.
Por este motivo el mayor Fernández regresó a Córdoba para reunir al personal de esa región, quienes actuarían, por ser los de mayor experiencia. El suboficial mayor Alfredo F. Ocampo se dirigió a la I Brigada Aérea para solicitar equipamiento antártico y carpas de alta montaña. El personal y material reunido fue trasladado a Comodoro Rivadavia.
El contingente arribó el 16 de abril. El 17 y 18 recibieron instrucción, se dictaron las normas a seguir referente a las comunicaciones a realizar; además hicieron prácticas de supervivencia y armado de carpas. El 19, partió el grupo a Puerto Argentino.
Entre los días 20 y 21, fueron instalados los puestos en los lugares respectivos, cada uno contaba con equipamiento propio (en todos los casos por duplicado), víveres y baterías de 12 voltios. Asimismo, la seguridad fue cubierta por la Compañía de Seguridad de la I Brigada Aérea.
Los soldados clase 63, que integraron la Red de Observadores del Aire fueron: Armando Schiaschiner, Guillermo Scortio, Albino Roque Almeida, Balicio Desousa, Indalecio Rosas, Héctor Chazarreta, José Zirk, José Sosa, Guillermo U. García (falleció en Puerto Argentino), y, Francisco Frontini, ayudante operador radar ELTA, (de la IX Brigada Aérea).
Ante los continuos bombardeos y la falta de protección jurídica para el personal de radioaficionados civiles, éstos fueron reemplazados, el 7 de mayo, por personal militar.
Se destinaron a las islas los primeros tenientes Pedro Altamirano Bernahola, Luis Edmundo París; tenientes Eduardo Túñez, Abelardo Félix Alzogaray; suboficiales auxiliares Roberto O. Alonso, José Coutto, Ramón Campos; cabos principales Raúl Héctor Guerra, Jorge Irusta, Jorge Humberto Capellino; cabos primeros Omar Alfredo Canesini, Ricardo José González Ávalos; cabo César Roca, Carlos Alberto Funes, Roberto Ari Pochetti, Oscar Walter Doria y Carlos Osvaldo Gómez.
Este personal, con relevos mediante, mantuvo las comunicaciones de los distintos puestos hasta el final del conflicto. Algunos fueron tomados prisioneros por las fuerzas enemigas.
Merece especial mención la actitud de los radioaficionados Terciano Zampieri y Julio Rotea; quienes, a pesar de recibir órdenes de repliegue, se negaron y permanecieron en el M7. Esta decisión les permitió, no sólo detectar la presencia y desplazamientos de los reactores y

Armé el panel de misiles y cañones, giré al rumbo de intercepción ordenado (090º) y seguí automáticamente las indicaciones del CIC. Me informó que el incursor se encontraba a unos 6.000 pies más abajo, el controlador del radar seguía indicando el rumbo de intercepción y la distancia, nos acercábamos de frente. Cuando nos separaba una distancia de doce millas, el incursor descendió bruscamente y lo suficiente como para que nuestro radar lo perdiera totalmente. Esto me animó a pensar que, el oponente no quería presentar combate aéreo.

El operador me hizo colocar rumbo oeste para regresar sobre las islas de las cuales me estaba alejando unas millas al este. Había una capa de nubes que dificultaba la visualización de navíos enemigos. En un momento determinado, el controlador reportó que estaba sobrevolando un eco, (señal reflejada en la pantalla del radar), que podía ser una fragata misilística, sugiriéndome que extremara la vigilancia ante la posibilidad de ser atacado por misiles superficie-aire; ello no ocurrió.

Cuando me encontraba nuevamente sobre las islas, a las que pude distinguir a través de un orificio en las nubes, (vi el canal San Carlos y la zona de Darwin) el operador me informó de un ataque aéreo que estaban realizando aviones Sea Harrier, sobre las instalaciones de Puerto Argentino.

Le pregunté si me dirigía hacia allí. Respondió negativamente, porque los incursores se encontraban dentro del sector de nuestra defensa antiaérea.

Seguidamente me alertó sobre la presencia de un eco que se dirigía hacia mí desde el sudeste, a gran velocidad y tomando altura. El mismo fue detectado cuando se encontraba a dieciocho millas, giré hacia el sur para adoptar un rumbo de colisión y mantuve una altitud de 26.000 pies, acelerando para 450 nudos; me dediqué a observar los instrumentos, por última vez antes del cruce, y con aprehensión descubrí que no quedaban más de cinco minutos de combustible, para llegar al mínimo nivel requerido para el largo regreso.

Cuando me separaban del incursor, o los incursores, unas ocho millas y me encontraba unos 3.000 pies más arriba que él, éste decidió abandonar la entrada en combate, probablemente porque no tenía una posición ventajosa. Lo cierto es que descendió rápidamente hasta que nuestro radar perdió su eco. Me esforcé en tratar de visualizarlo, sin perder mi ventajosa altura, pero no lo logré; en eso escuché la voz del controlador que me preguntaba cuánto tiempo más podría permanecer sobre las islas, contestándole que había llegado el momento de regresar por falta de combustible.

Me deseó buena suerte y me dio el rumbo a "casa", ascendí hasta el nivel óptimo para el regreso y concebí, durante el largo retorno, esta equivocada idea: "los ingleses rehuían el combate aéreo". Algunos días más adelante sufriría la propia experiencia de ser derribado, junto a toda mi escuadrilla por dos aviones Sea Harrier, cuando estábamos por atacar la cabeza de playa en puerto San Carlos.

helicópteros, sino también facilitar la evacuación del personal de una patrulla, atacada cerca de Fox Point. Luego, reemplazados por personal militar, se dirigieron a Darwin (Base Aérea Militar Cóndor), donde continuaron trabajando hasta que fueron tomados prisioneros.
El desarrollo de las operaciones obligó a realizar, sobre la marcha, numerosos cambios en el orden táctico, pues hasta este momento, toda la actividad se había planeado sobre la base de un eventual conflicto regional. Es decir, los puestos previstos como de avanzada se convirtieron en retaguardia y viceversa. Merced a la capacitación obtenida, las nuevas disposiciones se cumplieron con rapidez y eficacia.

Se organizaron cuatro grupos:

1) Grupo Red de Observadores del Aire Puerto Argentino:

Nombres		Indicativo de la Estación de Radio	Ubicación geográfica
Jefe	mayor Rubén O. Fernández	LU4HHA	
Encargado/RO	suboficial mayor Alfredo F. Ocampo	LU1HXV	Puerto Argentino
Auxuliar	Carlos Biasotto	LU5HGW	Puerto Argentino
Cabecera/CD	suboficial auxiliar Alvaro Portal	LU3HFF	
Auxiliar	Gustavo Lezcano	LUHOZ	
Puesto M-1	Carlos Lo Re	LU1HR	Monte Low
Auxiliar Puesto M-2	Enrique Font	LU4HY	Monte Low
	Abel Ramírez	LU9HBJ	Monte Eagle
	Roberto Parets	LU1HGR	
Auxiliar Puesto M-3	Sergio Ridelnik	LU5HLI	Monte Bisbane
	Jorge Nagera	LU8HJI	
Auxiliar Puesto M-4	Rafael Escuti	LU9HCT	Monte Indian
	Luis Monti	LU1HLM	
Auxiliar Puesto M-5	suboficial mayor Manuel Del Pino	LU1HFA	Monte Bombilla
	Enrique Guevara	LU5LA	
Auxiliar Puesto M-6	Erio Díaz	LU3HHH	Monte Kent
	Raúl Bottin	LU1HAZ	
Auxiliar Puesto M-7	Julio Rotea	LU3HFU	Colinas frente a la Isla
	Terciano Zampieri	LU3HFU	León Marino
Auxiliar Puesto M-8	suboficial auxiliar Roberto Alonso		
	cabo principal Raúl Guerra		
	soldado clase 63 José Zirk		
Auxiliar Puesto M-9	Norberto Poletti	LU5DLE	Monte Salvador
	cabo primero Jorge Lanza	Operación Radar ELTA	
Auxiliar Puesto M-10	Ricardo Consigli	LU5HDJ	Monte Harriet
	Juan Oliver (olvidar)	LU4HFZ	

Las inclemencias del tiempo: lluvia; nieve; bajas temperaturas, sensaciones térmicas de -2/-3C°; y vientos promedios de 70 kilómetros por hora con ráfagas máximas de 130 kilómetros por hora, provocaron heridos y la destrucción de carpas. Esto obligó a levantar, en forma definitiva, los

Cronología de acciones

Sábado 1° de mayo

DETALLES

Las misiones de ataque

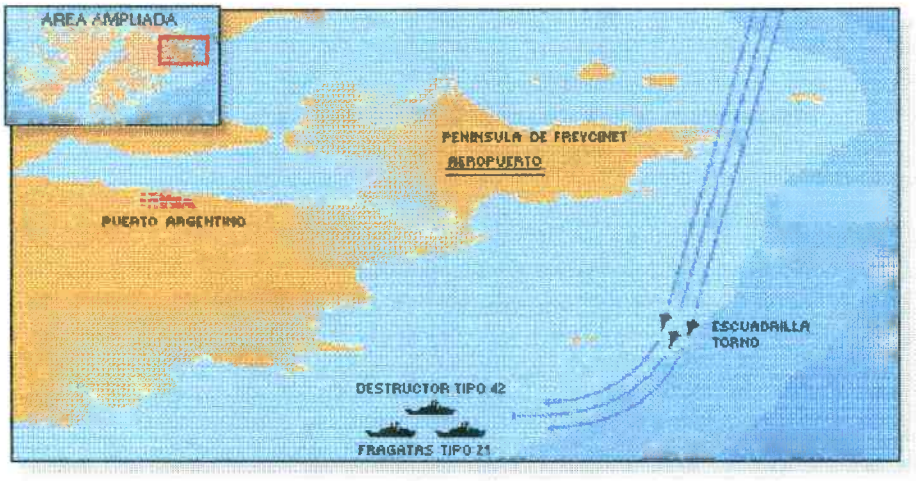
Tres *M-5 Dagger*, indicativo "*Torno*", armamento: bombas retardas por paracaídas y cañones. Despegaron de San Julián a las 15:45 hs, misión: ataque a objetivo naval. Tripulación: Cap Norberto Dimeglio (C-432), arribó a las 17:25, Ten Gustavo Aguirre Faget (C-412) arribó a las [illegible], 1erTen César Román (C-[illegible]) arribó a las 18:25. → 407

ARRIBADON

Atacaron a un destructor D-42 y a dos fragatas F-21. Esta salida, fue la de mayor rédito de toda esta batalla, porque atacó y averió, seriamente, a un destructor D-42, clase Sheffield.

El informe de esta misión dice:

> *... observan tres buques que cambian constantemente el rumbo, formando un triangulo, se dispararon dos bombas sobre el de la derecha y cañones sobre el del centro y a la izquierda, lográndose comprobar impactos únicamente sobre el barco del centro. Se apreció intención de encerrarse en el circulo con grandes cambios de rumbo, distancias entre 1.000 y 3.000 metros. Unicamente se recibió intenso fuego, de artillería antiaérea, lo que un numeral logró evitar disminuyendo el nivel de vuelo.*



De acuerdo a las publicaciones inglesas, los buques que atacaron Puerto Argentino eran el destructor HMS *Glamorgan*, y las fragatas HMS *Arrow* y HMS *Alacrity*; reconocieron los siguientes daños:

- HMS *Glamorgan*: (destructor clase County) daños menores.
- HMS *Alacrity*: (fragata tipo 21 clase Amazón), rumbo abierto por una bomba, que estalló muy cerca, pudo ser reparado.
- HMS *Arrow*: (fragata tipo 21 clase Amazon), ocho impactos de cañón de 30 mm y un hombre herido.

puestos de observación Mike 1, Mike 4, Mike 6 y Mike 10. El personal fue reembarcado hacia el continente.
Por orden superior, el mayor Oscar Fernández regresó a Comodoro Rivadavia. Quedó a cargo de la Red de Observadores del Aire en Puerto Argentino, el suboficial mayor Ocampo, con dependencia del Centro de Información y Control.

2) Grupo Red de Observadores del Aire zona Costera:

Esta zona cubrió la costa desde La Plata hasta el extremo sur de Santa Cruz. Como todos los miembros de la Red de Observadores del Aire, éstos se presentaron en sus destinos con sus propios equipos de comunicaciones y medios de movilidad.
Lo formaron: Juan Anna, Carlos Azamor, Eduardo Bernal, Marcelo Bocceli, Carlos Boratto, Raúl Cabot, Enrique Calvo, Bernard Cienfuegos, Juan Carlos Cuestas, Alejandro Crovetto, Naldo De Biasi, Néstor Deocarets, Carlos Desousa, Rubén Esteban, Manuel García, Antonio González, Aldo Kovacevich, Emilio Martínez, Eleuterio Méndez, Martín Montenegro, Víctor Monticcelli, Jorge Neman, Eduardo Nikoniuk, Daniel Notaro, Gaspar Olguín, Carlos Olivieri, Carlos Palacios, José Ricardo Palacios, Guillermo Pasos, Carlos Paterson, Roberto Pevelka, Raúl Policastro, Ernesto Rocha, Luis Rusch, Fernando Sabaye, Alejandro Samper, Edgardo Saavedra y Osvaldo Serrano.

3) Grupo Red de Observadores del Aire zona Continental:

Su tarea específica consistió en cubrir desde sus lugares de origen las frecuencias utilizadas por el enemigo, interceptaron sus mensajes, y suministrar la información al comando. Los asientos principales de este grupo fueron: San Carlos de Bolívar, Comodoro Rivadavia, Dolores, Grupo I de Vigilancia Aérea (GIVA). Se trabajó con un sistema de guardias rotativas que aseguró la cobertura del espectro radioeléctrico durante las 24 horas.
Lo integraban: Rafael Padilla, Oscar Friedrich, Juan Carlos Landó, Alberto Almar, Ricardo Boaglio, Juan Berthoud, Alvaro Bilancetti, Adolfo Cárdenas, Héctor Césare, Néstor Ciaparelli y Gustavo Denevi.
El personal que se detalla a continuación fue convocado por la Fuerza Aérea Argentina para relevar a la Red de Observadores del Aire en las islas. Debido a circunstancias generadas por la aviación enemiga, no pudieron aterrizar, y retornaron al continente:
Almar Alberto, Boaglio Ricardo, Cárdenas Adolfo L., Césare Héctor, Chiaparelli Néstor, Denevi Gustavo, Friedrich Oscar Ricardo, Geller Mario, Giometti Juan, González Lelio A., Hermida Juan, Laverne Omar, Lourenzo Manuel, Malvido Giménez Carlos, Ramírez Carlos A., Rastellino Horacio y Teruggi Roberto.

4) Grupo Red de Observadores del Aire Cóndor:

Durante los días 28 y 29 de abril, la Base Aérea Militar Cóndor estableció en el terreno cuatro puestos: HIENA-ROCA-BIGUÁ y VASCO y un centro de filtraje NIDO. Los puestos de observación aérea fueron distribuidos en cuatro posiciones estratégicas que coincidieron con las probables avenidas de aproximación de los Harrier. Se cubrieron los ángulos muertos del sistema radar Elta / Skyguard.

Cuatro de los ocho impactos de proyectiles de 30 mm que sufrió la fragata HMS *Arrow* durante el ataque de aviones *M-5 Dagger*.

De acuerdo con los testimonios de quienes observaron desde la costa, de los buques atacados por la escuadrilla "*Torno*", el de mayor tamaño, estimaron era un destructor Clase 22, del tipo *Sheffield*, (por sus domos característicos: cubiertas protectoras del radar). Después del ataque comenzó a alejarse, aparentemente averiado, porque de su cubierta salía mucho humo. Además, durante la noche se visualizó una gran explosión hacia el rumbo en que se habían alejado.

Dos *A-4C Skyhawk*. Misión: sombrilla aérea. Tripulación: Ten Néstor López (C-303), 1erTen Daniel Manzotti (C-310). Despegó de San Julián a las 14:00, arribó a las 15:00 hs.

Dos *A-4C Skyhawk*, indicativo "*Pampa*"; misión: reconocimiento ofensivo - sombrilla aérea. Tripulación: Cap Eduardo Almoño (C-322), Alf Carlos Codrington (C-325), armamento: misiles *Shaffrir*. Despegaron de San Julián, a las 15:20 hs; El guía, con fallas del equipo VHF y trasvase del tanque izquierdo, fue informado de la presencia y persecución de PAC; abortó y regresó. Arribaron a las 17:20 hs.

Dos *M-5 Dagger*, indicativo "*Fortín*"; misión: sombrilla aérea; armamento: misiles *Shaffrir*. Tripulación: Cap Guillermo Donadille (C-403), 1erTen Jorge Senn (C-421). Despegaron de San Julián a las 16:00, arribaron a las 18:40 hs.

La tarea de los "*Fortín*" consistió en efectuar una cobertura del escape de la escuadrilla "*Torno*", luego de atacar ésta a los buques británicos que amenazaban a la BAM Malvinas El despegue se ejecutó normalmente, sobre el mar y con rumbo hacia las islas. El jefe de sección, Cap Donadille, ordenó efectuar el control de los cañones mediante una breve ráfaga; los del guía no funcionaban. Evaluada la situación se decidió continuar con el vuelo. Se realizó la navegación normalmente. Arribó a la zona asignada por el control radar Malvinas, e hizo espera sobre la Gran Malvina, a nivel 300, (en términos aeronáuticas esta cifra corresponde a 30.000 pies, 9.000 m).

Mientras esperaban escucharon las comunicaciones de la sección "*Dardo*", el Cap García Cuerva y 1erTen Perona; luego de unos quince minutos escucharon a los "*Torno*" regresando en forma

Los alfereces: Rómulo Antonio Sasone, Jorge Alfredo Blázquez, Mario Eduardo Egurza y Eduardo Javier Daghero, fueron designados para ocupar esos puestos, mientras que el alférez Andrés Alejandro Gazzo se desempeñaría en el Centro de Filtraje de la Red de Observadores del Aire Cóndor. Además seleccionaron cuatro soldados con formación secundaria que, voluntariamente, aceptaron integrar los puestos en calidad de auxiliares.

LOS PUESTOS DE OBSERVACIÓN AÉREA DE PUERTO ARGENTINO EN ACCIÓN

El 1° de mayo, a las 04:40, el puesto Mike 1 informó:

Ataque aéreo al aeropuerto entrando por las 12, en alejamiento por las 6, se escuchan fuertes explosiones, entró con luces de posición, puede ser por el ruido uno grande o varios chicos, salió entre nubes bajas. No se pudo observar mas detalles.

Después se confirmó el ataque de un avión Vulcan al aeropuerto.

A las 08:00, aproximadamente, los puestos Mike 2 y Mike 3 informaron que una escuadrilla de reactores evolucionaba sobre ellos realizando una especie de circuito. El puesto Mike 1 informó que ingresaron por las 11 y en descenso, pasaron por las 9 y viraron al aeropuerto. La corrida fue de 9 a 3, dichas operaciones se realizaron en varias oportunidades. Recibió impacto directo un pequeño hangar con combustibles y víveres, que ocupaba la Armada Argentina.

A las 12:00, el puesto Mike 9 observó e informó:

Entre 6 a 8 delfines grandes (buques), estuvieron aproximadamente desde las 12 y se dirigieron para las 3 cerca de la costa, los puestos Mike 3 y Mike 2 observaron la misma presencia; hacia las 13:00 aproximadamente el Mike 1 informó lo mismo y que el grupo se dirigió hacia las 6, ya se observaba la presencia de portaaviones, fragatas misilísticas, etc. La navegación era en zig-zag. Con posterioridad tres se desprendieron del grupo y se dirigieron exactamente a las 6 del puerto y permanecieron "como anclados", muy juntos, el resto desapareció de la visual del puesto Mike 1 con rumbo 6. En ese interín, desde el puesto Mike 1 se observó la presencia de un pequeño "pala", (helicóptero) que se confundió con un Hughes, se desplazaba siempre sobre la zona de Kidney I, Cochon I, Black, Pt Menguera, sin acercarse al Mt Low propiamente dicho, en una pequeña bahía.
En Kidney I, se encontraba una patrulla de Prefectura que fue atacada por un helicóptero, ya identificado como un Sea Lynx, en esos instantes los tres delfines comenzaron un bombardeo al unísono hacia el aeropuerto, se observaron dos impactos a la altura de ambas cabeceras y después una serie de impactos hacia el centro; pero ninguno haciendo daño a la pista.
Impactos certeros a aeronaves estacionadas, hangar de mantenimiento del aeródromo, instalaciones y torre de control parcialmente destruidas; a esta altura de los acontecimientos también se ha detectado la presencia de un Sea King en la prolongación del eje de pista hacia las 3, a la altura de Sea Lynx que se mantenía a ras del mar en forma estática, informándose que estaba realizando reglaje para los delfines que atacaban. Posteriormente, éste se le unió al Sea King manteniendo ambos la misma posición.

Se observó el pasaje de una escuadrilla de M-III rumbo directo a las 6, volaban a muy baja altura. Con minutos de diferencia, lo hicieron dos Pucará con el mismo rumbo. Manteniendo la observación de los buques, que continuaban con el bombardeo, el puesto informó:

individual, el numeral "*Torno 2*", comenzó a tener problemas de recepción, por lo que no pudo saber que dos aviones ingleses se dirigían a interceptarlos. Mientras sus compañeros buscaban el rasante, él continuó alejándose con nivel 250 (7.500 mts).

El operador argentino envió a la sección "*Fortín*", a interponerse entre los *Dagger* y los *Harrier*. Los "*Fortín*" eyectaron los tanques suplementarios, de 1.300 litros, y aceleraron a 1.4 de mach. Así se formó una columna, en donde el primero era el "*Torno 2*", tres millas detrás venía una sección de *Harrier*, y a dos millas los "*Fortín*". El último rumbo de interceptación que recordó el Cap Donadille, fue 320º, que los ubicaba con el sol totalmente de frente, razón por la cual sus misiles *Shaffrir* quedaron enganchados en él, lo que agregó preocupación al "*Fortín 1*", por no tener los cañones en servicio. Sin embargo, todos estos inconvenientes no los conocían los británicos, que abandonaron la persecución, advertidos, seguramente, de la presencia de interceptores argentinos, a través del radar que guiaba su interceptación. Otra acción de combate aérea sin derribos.

Dos *Mirage III*, indicativo "*Buitre*"; armamento: misiles *Magic*; misión: cobertura - sombrilla aérea. Tripulación: Cap Raúl Gambandé,(I-016), 1erTen Roberto Yebra, (I-014). Despegaron de Río Gallegos a las 15:50; arribaron a las 17:40 hs.

Dos *Mirage III*, indicativo "*Dardo*"; misión: cobertura; armamento: misiles *Magic*. Tripulación: Cap Gustavo García Cuerva, (I-015); 1erTen Carlos Perona, (I-019). Despegaron de Río Gallegos a las 15:45 hs.

Esta tripulación cumplía la segunda salida del día, y fue la que, por primera vez abrió fuego de una PAC británica. Ambos aviones eyectaron tanques y se trabaron en combate sobre la isla Borbón.

El Cap García Cuerva, vió el misil arrojado sobre su numeral, Perona, y le gritó: *Le lanzaron un misil, ¡cierre, cierre!*, pero el misil alcanzó al Nº 2 y éste se eyectó. Posteriormente fue recuperado.

El Cap García Cuerva, sin combustible para regresar al continente tenía dos alternativas: eyectarse sobre las islas y perder el avión o intentar el aterrizaje en la pista de Malvinas y salvar su máquina. Esto último suponía una excelente coordinación con el comando de

El que estaba en el centro comenzó a lanzar una fuerte humareda blanca, los dos restantes se abrieron hacia los costados, el que estaba humeando giró lentamente y quedó como caído para atrás, y se dirigió hacia las 6. No se observó actividad aérea sobre el mismo, existía bruma y la visibilidad estaba reducida; además se observó desde el puesto Mike 1 el ingreso del M-III del capitán García Cuerva que entrando por el corredor normal hacia el aeropuerto, ascendió rápidamente con rumbo 9 a 3 por las 6, quedando a merced de la artillería antiaérea. Sufrió la máquina algunos impactos sin llegar a sacar partes del mismo.

Giró en su eje hacia su izquierda. Comenzaron a salir llamas por su turbina. Cayó en picada, su piloto no se eyectó, el toque con el mar se efectuó entre Hookers Pt y Christina Bay. Al impactar se quebró a la altura de la cabina y después los planos se quebraron hacia adentro. Su piloto no saltó en ese momento, como asimismo no realizó maniobras o movimientos de la aeronave que pudiese indicar que la tenía dominada. Con posterioridad los dos "palas" que estaban realizando reglaje se dirigieron hacia la zona de los tres "delfines", rumbo de alejamiento hacia las 6 y en ascenso, pasaron lateral al aeropuerto, lugar donde estaban el equipo Roland de Ejército, del mismo se disparó un misil que ascendió hacia la nubosidad constatándose explosión en altura, humo negro denso en descenso, aparte material en caída, momentos después surgió un segundo misil y se informó nueva explosión en altura, humo negro, no se observaron otros elementos por falta de visibilidad.

De 18:30 a 19:00 se informó al Centro de Información y Control que fuertes explosiones hacia las 6 iluminaron el horizonte. Hasta las 22:00/23:00 continuaron las explosiones, más débiles y su luminosidad, apenas visible.

El puesto Mike 7 fue cubierto a partir del reemplazo por los alfereces Egurza y Gazzo, quienes mantuvieron los contactos en forma permanente a pesar de ser sobrepasados, en varias oportunidades, por fuerzas enemigas que los rastreaban por tierra y aire, sin poder ubicarlos. Un alférez y dos soldados pudieron ser dirigidos hacia un lugar seguro y, luego, rescatados por helicópteros propios.

El puesto Mike 8, compuesto por el suboficial auxiliar Roberto Alonso, cabo principal Raúl Guerra y soldado clase 63 José Zirk, cubrió con eficiencia la tarea encomendada, hasta que fue sobrepasado por tropas enemigas. Al ser localizado, el grupo fue también bombardeado por fuego naval, en forma permanente. Abandonada su posición natural, emprendieron el regreso, a pie, hacia Puerto Argentino, a través de altas montañas. Al tercer día, perdieron contacto con la cabecera; al quinto fueron encontrados por patrullas de Ejército en las inmediaciones del Monte Challenger, después de eludir patrullas enemigas haciendo fuego sobre ellos. Evacuados hacia la zona del Monte Harriet, finalmente se los trasladó a Puerto Argentino.

El puesto Mike 5, operado por el suboficial mayor Manuel Del Pino, cabo primero Ricardo González Ávalos, cumplió, a su vez, una destacada labor. El constante movimiento de personal y de vehículos en la zona, dificultó los reemplazos y tuvieron que permanecer hasta el 5 de junio, fecha en que fueron tomados prisioneros.

Es de destacar que ese día 5 se intentó el rescate. Pero nuestro helicóptero, al dirigirse hacia la zona de Bombilla Hill, se encontró de frente con un Sea King que patrullaba la zona. Ante el inesperado encuentro las dos tripulaciones efectuaron movimientos de escape, eludiendo el ataque frontal. El Sea King se dirigió hacia el norte y el Bell se internó nuevamente en la bahía y, al ras del agua, buscó dirigirse a Port Louis. Alcanzado el mismo, navegó hacia el puesto Mike 1 y, posteriormente, rumbo a Puerto Argentino.

El puesto Mike 9 y su radar ELTA, operado en un principio por Norberto Poletti y cabo primero Jorge Lanza, mantuvo la vigilancia en forma intensa. El puesto Mike 1, para una mejor cobertura del radar, se trasladó hacia la entrada del ataque aéreo. En ese interín son reemplazados por el sub-

la defensa aérea de Malvinas (CIC y artillería antiaérea). Lamentablemente, esta coordinación aún no ocurría, porque no se había alcanzado el nivel de confianza de la defensa y, aún peor, subsistía el grado de desorganización producido por los ataques aéreos y fuego naval enemigo, sobre la zona.

García Cuerva decidió aterrizar y lo comunicó por VHF pero se le ordenó buscar tierra, abandonar el avión y eyectarse ya que era prácticamente imposible coordinar su ingreso al área de defensa antiaérea, debido a la variedad de escuadrillas que operaban en la zona y a las interferencias radiales que, en muchas ocasiones, imposibilitaban una comunicación adecuada.

No obstante estos inconvenientes, el **M-III** se dirigió hacia la pista pero, al no haberse podido coordinar su aproximación, los cañones antiaéreos controlados por radar, lo abatieron en la fase final del aterrizaje. El piloto no logró eyectarse y

El Centro de Información y Control (CIC) había ordenado el "alto el fuego" pero, las causas explicadas y la psicosis creada por el *Vulcan* y los *Harrier* pudo, en los artilleros, más que la orden del Centro de Información y Control, y las baterías antiaéreas del Ejército y la Armada abrieron fuego, lo que dio como resultado el derribo del **M-III**.

Clostermann), que afirman lo siguiente: García Cuerva ...
HMS *Hermes*, en el momento en que un avión *Sea Harrier* estaba próximo al aterrizaje; se lanzó sobre el mismo y lo ametralló haciendo que, luego de rebotar dos veces sobre la pista del portaviones, rompiera el elevador y cayera al mar. Luego ametralló el puente causando averías menores (*"Le grand Cirque des Malouines"* Document Paris Match).

Portaaviones

Dos *M-5 Dagger*, indicativo "*Rubio*"; armamento: cañón de 30 mm y dos misiles *Shaffrir*. Despegaron de Río Grande a las 15:54. Tripulación: 1erTen José Ardiles, despegó con el Cap Carlos Rohde, como jefe de sección.

C-433

El Cap Carlos Rohde se quedó por fallas técnicas y 1erTen Ardiles continuó solo, hacia Malvinas. Al llegar al área ordenada, ~~efectuó ataques a una fragata, que se dirigía en ataque a Darwin, y desbarató la misión. Posteriormente~~, estableció enlace con el CIC Malvinas, y fue vectoreado para interceptar un eco (*Harrier*); pero el eco se transformó en dos ~~aviones~~, una PAC, integrada por el Fl Lt RAF Tony Penfold y Lt Cdr RN Martin Hale~~, y fue derribado por un misil *Sidewinder AIM-9L*~~, del primero. Fueron testigos oculares los capitanes; Ricardo Grünert, Roberto Vila y el 1erTen Ricardo Fasani, tripulantes del *Pucará* en la BAM Cóndor. Era el cuarto piloto caído, el día del bautismo de fuego de la FAA.

no!

(1) Ardiles consiguió ponerse a la cola de uno de los ingleses y disparle un misil, que por las inferiores performances erró el blanco, sin advertir que el ~~segundo~~ 1er Harrier le disparaba un AIM-9L

Relato británico del libro *Falkland Air War* de la Royal Navy

Alrededor de las 15:00, la FAS había clarificado su carta de situación respecto de la ubicación del enemigo (con unidades dentro de su radio de acción), y sus ambiciosas intenciones, (desembarco y fuego de ablande sobre nuestras fuerzas terrestres). Entonces, lanzó todos sus aviones disponibles, incluyendo sus bombarderos livianos *Canberra MK 62* desde el aeródromo Trelew.

oficial auxiliar José Coutto y cabo César Roca. Este último viajó entre 20/30 kilómetros a pie, para pedir ayuda respecto de las comunicaciones, en el poblado de Port Louis. Fueron reemplazados, a su vez, por el cabo primero Capellino y cabo Carlos Gómez, quienes fueron tomados prisioneros, antes de entrar en contacto con la cabecera.

La Red de Observadores del Aire Cóndor (mayúscula, sin negrita)

Transcripción del Informe del alférez Egurza:

Durante quince días compartí una ardua tarea con un soldado en un pequeño puesto de observación cuyo indicativo era ROCA, ubicado en una saliente sobre la costa, muy cerca del Estrecho de San Carlos. Zona muy húmeda, al punto que todo nuestro equipo; armas, municiones, vestimenta, y hasta la misma carpa, se humedecían. El rocío de las noches nos obligaba a resguardarnos en la carpa, cuyas ventanas y puertas debían permanecer abiertas para poder mantener la vigilancia. Durante el día, debíamos secar el calzado y la ropa.

Una vez al día, desarmábamos el armamento y lo limpiábamos cuidadosamente pues el óxido, avanzaba rápidamente sobre él. Periódicamente, un Bell nos aprovisionaba con alimentos. El agua la obteníamos de una pequeña vertiente en medio de unas rocas.

Nuestra misión era la de informar los movimientos enemigos y dar alerta temprana a la base del ataque de los bandidos; esto implicaba pasar desapercibidos, observando todo cuanto acontecía para luego trasmitirlo. Debíamos evitar a toda costa entrar en combate ya que, de ser capturados o muertos, la información se perdería; salvo claro está, en casos de extrema necesidad.

Vivíamos en tensión permanente, con todos los sentidos puestos en los posibles movimientos. Quince kilómetros nos separaban de la base. Distancia más que suficiente para no poder recibir apoyo, en caso de necesitarlo de inmediato, ya que los ataques a estos puestos siempre fueron nocturnos y nuestros helicópteros no podían volar a ciegas.

Nos comunicábamos con la central por medio de unos pequeños equipos de mano, que para economizar carga, eran prendidos únicamente en el momento de la transmisión. La misma, se realizaba sistemáticamente, pasado los cinco minutos de cada hora cuando no había novedad, mientras que de haberla, lo hacíamos al instante.

En el transcurso de una noche muy fría, al encender el equipo para comunicarme con la base, escuché que un puesto vecino (HIENA), informaba que un helicóptero acababa de pasar cerca de ellos. Después de dar varias vueltas a su alrededor descendió, no pudiendo comprobarse si había dejado a alguna persona. La alerta roja estaba en marcha por lo cual, después de escuchar el informe, quedé muy atento en aquella dirección. Al cabo de tres horas, comencé a ver un nutrido fuego de fusiles sobre el puesto vecino.

Era indudable que habían sido descubiertos; las transmisiones de éste cesaron y se perdió contacto. Nuestra preocupación iba en aumento, existía una pregunta: ¿qué suerte habrían corrido? No teníamos la respuesta. Minutos más tarde. Comienzan a encender bengalas en el cielo, acompañadas de un montón de disparos que se cruzaban. Eran evidentemente dos grupos comando, y esta vez se encontraban muy cerca de nuestra posición. Decidí replegar unos trescientos metros del lugar donde nos encontrábamos.

El combate se acercaba lentamente en forma constante e inexorable hacia nuestra posición. En esos momentos me comuniqué con la base y pedí que informaran al grupo que se encontraba empeñado en combate, de nuestra presencia, con el fin de evitar ser abatidos por propia tropa. De pronto, todo cesó, no se veían más disparos entrecruzándose. Todo volvió a ser silencioso.

Decidí permanecer en dicha posición en espera de los acontecimientos. En las dos horas siguientes no se quebró el silencio, ni pudimos observar movimiento alguno.

Volvimos lentamente a nuestra posición original pero a mitad de camino, una bengala iluminó el terreno. Estaba sobre nuestras cabezas. La reacción fue instintiva, ponernos a cubierto.

Tres *Canberra MK 62*, indicativo "*Ruta*"; misión: buques bahía Anunciación; armamento: bombas *MK-17*. Tripulación: Cap Juan Nogueira, Cap Raúl Sánchez, Cap Gabriel Rodino, 1erTen Armando Dubroca, 1erTen Ernesto Lozano, Ten Ernesto Cooke. Despegaron de Trelew a las 16:05 hs

Fueron interceptados, próximos a su objetivo naval (avistaron al *Invincible*), por dos *Sea Harrier*. Evadieron y regresaron, uno a Puerto Deseado a las 17:30, con averías; los otros dos a Trelew a las 18:30 hs.

Tres *Canberra MK 62*, indicativo "*Rifle*"; misión: buques bahía Anunciación; armamento: cuatro bombas de 1.000 lb cada una. Tripulación Nº 1: Cap Alberto Balgorrí, My Enrique Rodeyro, No 2: 1erTen Mario González, 1erTen Eduardo De Ibáñez, Nº 3: Cap Eduardo García Puebla, 1erTen Jorge Segat. Despegaron de Trelew a las 16:20 hs.

Esta escuadrilla, que seguía inmediatamente a la anterior, también fue interceptada por los *Sea Harrier* de CC Broadwater y Tn Curtiss. Este último, impactó con un misil *Sidewinder*, en el Nº 2. El *Canberra* se estrelló en el océano. Sus tripulantes se eyectaron, pero no pudieron ser rescatados. Los dos aviones restantes regresaron, dada su imposibilidad técnica de combatir en el aire; aterrizaron en Trelew a las 19:20 hs.

Cuatro *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Trueno*"; misión: ataque a objetivo naval; armamento: tres bombas retardadas por paracaídas. Tripulación: Cap Pablo Carballo (C-215), Ten Carlos Rinke (C-212), 1erTen Carlos Cachón (C-225) y Alf Leonardo Carmona (C-240). Despegaron de Río Gallegos a las 16:00 hs.

Esta escuadrilla, después de reabastecerse en vuelo, siguió rasante a Malvinas, donde atacó a un buque, al sur de bahía Enriqueta, entre Puerto Argentino y la isla de Bouganville, con bombas y cañones. No reparó que se trataba de un buque argentino, el ELMA *Formosa*. Afortunadamente, esa bomba no explotó. Aterrizó a las 19:30 hs.

Dos *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Foca*"; misión: ataque a objetivo naval; armamento: tres bombas retardadas por paracaídas. Tripulación: Cap Carlos Varela, Ten Mario Roca. Despegaron de Río Gallegos, a las 16:29; regresaron al ser interceptados por una PAC británica, porque no iban con el armamento apto para el combate aire/aire.

Tres *A-4B Skyhawk*, tripulación: 1erTen Mariano Velasco (C-206), Ten Carlos Ossés (C-246) 1erTen Héctor Sánchez (C-209). Despegaron de Río Gallegos, a las 16:30; arribaron a las 18:00. El último, regresó por desperfectos a las 17:00 hs.

Tres *A-4C Skyhawk*, indicativo "*Lana*"; armamento:

Ya no había ningún lugar apropiado, todo era llano. Los disparos comenzaron de nuevo, nos pasaban cerca. La orden fue cuerpo a tierra; el soldado la cumplió al instante.

El fuego continuaba y en ese momento comencé a sentir pasos a unos doce o quince metros a mi derecha, entonces comprendí que esos disparos eran dirigidos a ellos.

Nueve hombres se encontraban en retirada. Otro grupo comando los seguía de cerca. Nos quedamos inmóviles, no los veíamos ya que la noche era muy cerrada pero sus movimientos se escucharon claramente. Le indiqué al soldado que no hiciera ningún movimiento ni ruido que nos pudiera delatar.

El soldado se colocó a mi izquierda para prestarme apoyo, avancé arrastrándome suavemente hacia adelante para poder divisarlos, pero fue inútil, la oscuridad era total.

Nos comenzaron a rodear, la suerte estaba echada, estábamos en desventaja pero teníamos que atacar. En esos momentos llevábamos varias horas a la intemperie y mojados por el rocío. El frío nos calaba los huesos y perdíamos la sensibilidad. No podía empuñar bien mi fusil ya que tenía una mano congelada.

Comencé a disparar, el soldado se encontraba detrás de mí en oblicuo; no podía disparar desde esa posición y prácticamente no se podía mover, estaba casi congelado. Sin embargo, debíamos resistir lo más que pudiéramos; el grupo comando que venia en persecución del otro nos prestaría apoyo.

Resumo lo ocurrido. Nunca tomamos contacto con el grupo comando que venía detrás. Al regresar a la base, después de unos días, nos enteramos que ningún grupo había salido a reprimir el ataque de ese comando enemigo.

De lo ocurrido, se desprende, que dos comandos descendieron esa noche, ambos con la misión de atacar nuestro puesto.

El primero llegó a su objetivo, HIENA; el otro se perdió en la noche y comenzó a dar vueltas hasta que encontró al primer grupo y se trabaron en combate. Los dos eran enemigos.

En el amanecer del siguiente día, habiendo quedado atrás ese pequeño incidente, a las 08:00, entre una pesada bruma que dificultaba la visibilidad alcancé a vislumbrar un objeto en el horizonte.

Parecía parte integrante del relieve geográfico, pero gracias a las largas horas de observación transcurridas en los trece días que llevábamos allí, nos habíamos grabado palmo a palmo los accidentes del terreno. Esto nos permitió detectar el objeto pero no precisar qué era.

Comunicándolo en el acto, me solicitaron nuevos datos. No los pude dar.

Media hora más tarde, habiéndose levantado un poco de bruma, pude distinguir un barco y con el transcurso del tiempo lo identifiqué, era una fragata, a la cual se le agregaron otras tres, en los minutos siguientes. Comuniqué la novedad a la base, que procedió a informar a Puerto Argentino y de allí al continente.

Las fragatas avanzaban en perfecta formación, cubriéndose continuamente entre sí. Una navegaba muy cerca de mi posición, dando cobertura a un barco que se encontraba detrás de una loma y al cual no podíamos ver. Sin embargo, su presencia era evidente ya que había comenzado a disparar sus cañones hacia la base.

Lo hacían en series, entre las cuales transcurría un lapso de aproximadamente tres minutos. Cada vez que comenzaba la serie, avisaba a la base rápidamente ya que pasaban unos quince segundos hasta que se producía el impacto.

Era el tiempo suficiente para que el personal que se encontraba desmontando un radar (claro objetivo enemigo), se pusiera a cubierto hasta que el número de impactos coincidiera con los informados por este puesto. Para ello, usábamos un vocabulario previamente acordado.

Así, "pepas" equivalían a disparos de cañones, "palas" a helicópteros, "bandidos" a los Harrier, "tortugas" a los infantes y un sin fin más.

De una fragata despegó un helicóptero, el cual descendió dejando un hombre sobre la costa ubicada enfrente a mi posición, al otro lado de la entrada del canal. Estaba a unos 2800 metros, aproximadamente, fuera de alcance de nuestros fusiles.

Comunicada la novedad a la base y al cesar el fuego naval, despegaron, dos Pucará con la misión de eliminar al hombre, que tenía como tarea reglar el tiro de los cañones del barco.

En mitad del trayecto les dispararon desde una casa, obteniendo el correspondiente contraataque por parte de los

dos bombas retardadas por paracaídas; misión: buques bahía Anunciación. Tripulación: Cap Jorge García, Ten Jorge Casco, Alf Gerardo Isaac, Ten Jorge Farías. Despegaron de San Julián, a las 16:30. Fue dificultoso el enlace con el radar Malvinas, por el intenso tráfico aéreo. El radar les informó que tenían interceptores a la cola y ordenó abortar la misión. Aterrizaron a las 18:30 hs.

En misión de cobertura de estas escuadrillas, partieron tres **A-4B**, **tripulación**: primer teniente Mariano Velasco **(C-206)**; teniente Carlos Ossés **(C-246)**; primer teniente Héctor Sánchez **(C-209)**. **Despegaron** de Río Gallegos, a las 16:30; **arribaron** a las 18:00. El último regresó por desperfectos, a las 17:00 horas).

nuestros con cohetes que dieron certeramente en la misma, haciéndola estallar.
Posteriormente, un incendio originando por la explosión, terminó por destruirla completamente. Mientras se reabastecían los Pucará, salió un Bell en su búsqueda; Pero para cuando éste llegó ya el hombre había sido retirado de allí por un helicóptero inglés.
Todos los movimientos eran informados a la base y éstos a su vez retransmitidos al comando, del cual surgían las órdenes para la defensa. Nuestros aviones atacaron la flota, una y otra vez, hasta que a las 14:30 la fragata quedó envuelta en llamas. En ese momento nos invadió una alegría inmensa, que desbordaba todos los límites conocidos. Sólo atiné a decir por la radio " una de nuestras gloriosas escuadrillas, acaba de darle a un fragata, se hunde y el resto de la flota se retira a toda máquina. Huyen del combate"; y a continuación, nos abrazamos.
Creo que jamás experimenté una sensación igual. Nos unía un objetivo común y a su vez, grandioso: la defensa de nuestra tierra, un sentimiento puro por el cual todos trabajábamos como una gran familia, compartiendo alegrías y tristezas.
*La fragata siguió en llamas, no podíamos confirmar su rumbo. Navegaba a la deriva, a la vez que se alejaba de la costa. Recién al otro día, a las 09:00, se hundió de popa y media hora más tarde desapareció bajo la superficie.**
Esa misma tarde a las 14:00, aparecieron los Sea King, lanzando cargas de profundidad en el estrecho. La operación se repetía una y otra vez. Empezaron a pasarnos muy cerca.
Para evitar ser vistos nos desplazamos unos 600 metros, cerca de una casa abandonada. Desde allí, seguimos la observación. Después de sobrevolar la zona en forma detenida, se marcharon.
Volvimos a nuestra posición original. Al llegar a ella, apareció un Sea King sobre nuestra vertical. Nos dio tiempo apenas de correr unos metros y arrojarnos cuerpo a tierra con un equipo ligero debajo de nuestro cuerpo.
Habíamos sido descubiertos. En ese momentos nos habíamos quedado sin equipo transmisor. Ellos no tardarían mucho tiempo en regresar con grupos comandos.
Desplazamos ahora nuestra posición unos 2.000 metros; hacia una cadena montañosa. Lo previsible sucedió.
Con nuestros prismáticos podíamos observar un grupo comando que había descendido y estaba rastrillando la zona.
No tardarían mucho en localizarnos puesto que por la configuración del terreno y su vegetación, se hacía muy difícil ocultarse.
El helicóptero los guiaba desde el aire, se nos acercaba cada vez más, sólo quedaba comenzar el repliegue.
No teníamos en ese momento comunicaciones, provisiones, ni agua; sostener así una posición era imposible.
Tomada la decisión de replegar, comenzamos a caminar rápidamente pues, el helicóptero nos seguía los pasos, con el grupo comando por tierra.
No Poseíamos ni brújulas ni cartas del terreno, sólo nos podíamos guiar por una senda pero a muy prudente distancia ya que era muy arriesgado hacerlo por ella. La búsqueda se prolongó hasta las 17:30. La noche se nos venía encima, a las 18:00 la oscuridad era total, seguimos caminando y perdimos las huellas. No teníamos referencia pero había que ganar tiempo. Sabíamos que por la mañana nos volverían a buscar.
Cada minuto que caminábamos aumentaba nuestra posibilidad de llegar, la noche era cerrada. Sumada a las dificultades del terreno, la falta de orientación; se nos hacia imposible seguir. Con unas pequeñas matas hicimos un parapeto, que nos protegía contra el viento que hacía insoportable el frío. Habíamos alcanzado a escapar con una campera y una camiseta de invierno.
Al, comenzamos a congelarnos, había que permanecer en movimiento ya que era lo único que s podía salvar del frío. Decidí continuar y de repente vimos reflejos de luces en el horizonte.
Hacia ellas nos dirigimos, pensando que serían luces de vehículos de la base. Era nuestra única guía pero se encontraba muy lejos de nosotros. Caminamos aproximadamente una hora y media más. Mi borceguí izquierdo, estaba casi inutilizado; el soldado que me acompañaba, se caía a cada rato. Nos acostamos en un pequeño pajonal que no nos alcanzaba a cubrir. Nos pusimos uno junto al otro y nos cubrimos con pasto.

* El alférez Egurza relata el hundimiento de la fragata Ardent, el 21 de mayo.

XZ455

Cronología de acciones

Relato británico del libro *Falkland Air War* de la Royal Navy

Aproximadamente a las 16:30 hs, Penfold piloto del Harrier matrícula [redacted] y Martin Hale fueron lanzados desde el Hermes para interceptar dos ecos rumbo E NE sobre la isla Soledad y sin dudas fueron detectados por el radar de Puerto Argentino. Ambos, fueron vectoreados por sus respectivos radares para interceptarse mutuamente. Unos pocos minutos después los Sea Harrier se trabaron en combate con los Dagger (era un Dagger) que incluía al C-433 piloteado por el 1erTen José Ardiles.

Hale y Penfold estaban a 20.000 pies con los Dagger alrededor de 13.000 pies arriba y a cinco millas de distancia cuando un misil aire/aire (seguramente un Shaffrir) fue disparado de uno de los aviones argentinos (se cree que era el de Ardiles). El misil estaba dirigido al avión de Hale y éste lo evadió maniobrando y lanzando Chaff (material metálico que se arroja al aire como papel picado para confundir al misil) y buscando las nubes a un nivel de 5.000 pies. Afortunadamente, justo antes que entrara en la nube, el misil se desvió, tal vez debido a que perdió potencia o engañado por el Chaff. Había errado su blanco, pero no por mucho; y fue ciertamente una emocionante experiencia para Hale. Mientras tanto, alrededor de las 16:41 hs, Penfold se había colocado a la cola del avión enemigo y a una distancia de cerca de tres millas disparó el AIM 9L el cual impactó en el Dagger de Ardiles. El caza explotó matando a su piloto. No se vió que Ardiles se eyectara. Posteriormente se encontraron partes de su avión, aunque no el piloto, en la isla Livel, y en una posición no esperada, a treinta millas al SO de Puerto Argentino y bien distante de la zona del combate.

El frío no dejaba dormir, ni siquiera descansar, así la noche se hacía eterna, era como si el tiempo se hubiese detenido. Como si la situación fuese cómoda, comenzó a llover; mientras tanto, el frío disminuía pero al parar, la temperatura bajaría nuevamente y mojados había pocas posibilidades de llegar al amanecer. El congelamiento se avecinaba. Sólo Dios sabe cómo llegamos al amanecer.

Las divisamos el radar que estaba colocado en una colina en Darwin y hacia allá nos dirigimos.

Tuvimos que bordear una entrada del canal de aproximadamente dos kilómetros, hasta poder cruzarlo. Una hora después, nos encontramos con un grupo que se hallaba en un tractor, habían traído minas para colocar en la avanzada. Estábamos muy contentos y nos faltaban cuatro o cinco kilómetros más, entonces decidí ayudarlos a minar el campo y cuando finalmente concluyéramos con la tarea, nos iríamos juntos en el tractor.

Llevábamos una hora minando, cuando pasó un vehículo y nos acoplamos a él. Iba hacia la base, a unos 1.000 metros del lugar donde nos recogieron, encontré un puesto de la Red de Observadores del Aire y automáticamente nos bajamos.

Fue una alegría grande, muy grande, el encontrarnos, hacía veinte días que no nos veíamos, él había estado ocupado en el puesto de Hiena que había sido atacado por primera vez días anteriores y nosotros no habíamos tenido noticias de su suerte. En esos momentos se encontraba guiando el repliegue de ese mismo puesto que esta vez, estaba ocupado por un camarada con quien veinticinco horas después, compartiría otro puesto, denominado Mike 7.*

En la base estaban enterados del repliegue de Hiena pero carecían de información acerca de nuestra suerte. Habían pasado unas treinta y seis horas y no habiendo tenido noticias nos habían dado por desaparecidos.

Al llegar a la base y después de comentar lo sucedido con el puesto de la Red de Observadores del Aire Hiena y observar los mapas, llegué a la conclusión de que las luces que habíamos visto la noche anterior, habían sido las linternas del grupo que fue a atacarlo. Hacia allí nos habíamos estado dirigiendo durante toda la noche.

También me comentó que había visto durante el atardecer cuando desde un helicóptero cohetearon mi posición, incendiándose ésta como consecuencia de la explosión.

Veinticinco horas después de haber llegado a la base tuvimos que ir a reemplazar a dos miembros civiles de la Red de Observadores del Aire, los cuales se encontraban sobre la costa del canal. Esta vez, iríamos dos oficiales con un soldado además del que se encontraba con los civiles que se quedaría también con nosotros.

El 24 de mayo, un pala nos dejó en la posición Mike 7, la cual era muy buena para la observación; sin embargo, era de difícil defensa debido a su emplazamiento. Excavamos tres posiciones adicionales. Los extremos serían ocupados por los fusileros, mientras que desde la del medio partirían las granadas antitanque.

Teníamos un equipo de VHF, de mayor alcance que los que habíamos utilizado hasta el momento; esto nos facilitaba mucho la tarea debido a que, aún con condiciones atmosféricas desfavorables no tendríamos inconvenientes en las comunicaciones.

Este puesto pertenecía a la Red de Observadores del Aire de Puerto Argentino pero teníamos la misión de informar también a la Base Aérea Militar Cóndor, en Goose Green.

Teníamos ubicadas, para mayor facilidad de orientación, unas latas enterradas en el suelo, en forma de cruz, que apuntaban hacia los respectivos puntos cardinales.

Uno se ubicaba en medio de ellas y describía el sentido en que se desplazaban los bandidos. Lo pasábamos en grupo horario, así por ejemplo, norte, este, sur y oeste eran las 12, 3, 6, y 9 respectivamente. Pasábamos la misma información a la base Cóndor pero en radiales; así el norte, este, sur, oeste, eran 360, 90, 180, 270, respectivamente.

Trabajábamos en una frecuencia fija con Puerto Argentino y para la base Cóndor la cambiábamos diariamente.

Los turnos de guardia eran permanentes como había sido siempre en todas las posiciones que habíamos ocupado; pero esta vez lo cumplimos de a dos, sobre todo de noche. Un oficial se quedaba permanentemente al lado del equipo de radio. Al atardecer, un oficial con un soldado se desplazaban hacia la costa para vigilar más de cerca el canal y

* El alférez Egurza relata su encuentro con el alférez Gazzo.

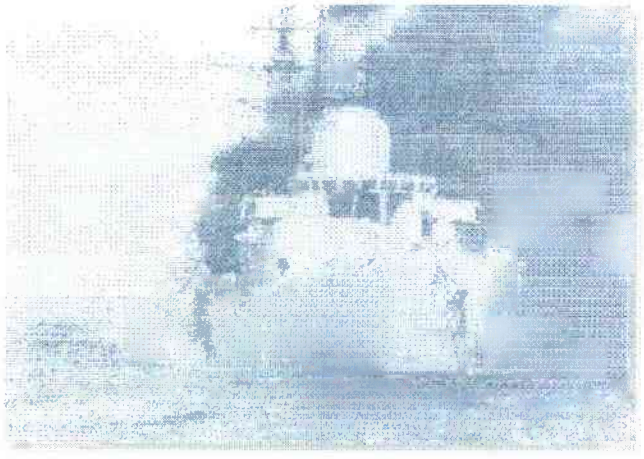
Cronología de acciones

Sábado 1º de mayo

Análisis de las operaciones

Respecto al accionar enemigo
Si observamos los objetivos operacionales que se había fijado el mando británico para esta batalla, y analizamos los que realmente se alcanzaron, podemos afirmar que:

- El comando aéreo estratégico de la RAF, no logró la inutilización del aeródromo Malvinas (ataque *Vulcan*), aunque sí dañó el edificio del aeropuerto y destruyó un galpón de la Aviación Naval, además de afectar la pista con los impactos de dos bombas MK 17, que produjeron un orificio de quince metros de diámetro, en el borde sur.
- El comando operacional de la Task Force, Alte Woodward:
  - no pudo inutilizar los aeródromos, aunque sí destruyó algunos aviones en tierra, (un *IA-58 Pucará*, un *Aermacchi MB-339*, un *Skyvan 3M*);
  - no pudo repeler todos los ataques de la aviación argentina, el 58% de los nuestros alcanzaron su objetivo material, si bien logró derribar tres aviones, mediante el misil AIM-9L;
  - no logró la superioridad aérea local;
  - fue disuadido de intentar un desembarco anfibio o helitransportado. Sólo logró infiltrar elementos de comando en las islas; que le sería de invalorable utilidad para el planeamiento de las futuras operaciones de desembarco, y posteriores movimientos terrestres.



El destructor HMS *Sheffield*, después del ataque argentino, navegando en mar calmo y con un orificio en la banda de estribor, presumiblemente de salida del proyectil.

Pérdidas sufridas por el enemigo
En este largo e intenso día, la Task Force sufrió las siguientes pérdidas:

- Un buque clase Sheffield D 42, (HMS *Exeter* o HMS *Sheffield*) seriamente dañado, (probablemente hundido en la noche).
- Dos fragatas clase Amazon (tipo 21), HMS *Arrow* y HMS *Glamorgan* dañadas.

se comunicaba con esta posición, por medio de un equipo de mano. Esta tarea estaba cubierta por mi compañero. Durante la noche, un par de días antes de la toma de la Base Cóndor, escuchábamos ruidos de motores de barcos sobre el canal pero nunca pudimos verlos debido a lo cerrado de la noche.

*El día 29, Puerto Argentino nos confirma que NIDO (indicativo de la Base Aérea Militar Cóndor), había sido tomado. A partir de este momento no sabíamos qué suerte habían corrido todos los integrantes de la misma así como también la de nuestro otro compañero, que había quedado aislado del otro lado del istmo.**

El día 31 de mayo, logramos contacto con nuestro compañero alférez Daghero del Puesto de Observación Aérea Biguá. Había quedado aislado junto con otros soldados y ante esta circunstancia le dijimos que replegara en dirección a una antigua posición que él ya conocía, que quedaba sobre el canal, bastante cerca del lugar donde nos encontrábamos nosotros. Inmediatamente informamos a Puerto Argentino y le comunicamos que nuestro compañero estaría al día siguiente en el punto geográfico anteriormente mencionado y al mismo tiempo le aseguramos por la información que nos dio, que Darwin había sido tomado y que palas enemigos sobrevolaban la zona.

Nuestro compañero debía comunicarse a las 08:00 del día siguiente; pero por la gran nevada que hubo esa noche no se había comunicado y nosotros no sabíamos si había muerto o había sido capturado. Al mismo tiempo en Puerto Argentino, había un pala listo para efectuar el rescate. A las 08:00, logramos comunicarnos con él y avisamos a Puerto Argentino.

El rescate se demoró mucho ya que con la nevada era imposible ubicarlos. Finalmente los hallaron y posteriormente vino a nuestra posición a llevarnos a nosotros también; pero de Puerto Argentino, nos ordenaron mantener la posición y en este momento supimos que no íbamos a tener ninguna otra oportunidad. Era necesario que nosotros nos quedáramos allí para informar cuando el enemigo empezara su avance hacia Puerto Argentino.

Tres días después, ocho palas enemigos avanzaron hacia Puerto Argentino por la costa, motivo por el cual volteábamos la carpa, efectuamos la comunicación correspondiente y ocupamos posiciones por si atacaban. Los palas enemigos descargaron casi todo su fuego contra otras posiciones muy cercanas a la nuestra donde había una patrullera de prefectura semihundida. Al regresar pasaron sobre nuestra posición. Colocamos las strim a nuestros fusiles y nos aprontamos para recibir el fuego enemigo. Como no les quedaba más armamento, sólo nos pasaron por arriba y se dirigieron rápidamente a Darwin. Esto nos dio tiempo de recoger el equipo de radio y emprender el repliegue a Puerto Argentino.*

Apenas habíamos hecho dos kilómetros se vinieron encima de nuestra posición lanzando cohetes. Nos metimos dentro de un pequeño arroyo, nos camuflamos y esperamos que se hiciera de noche ya que venían buscándonos por todos lados. Una vez que oscureció el soldado que había estado con los civiles recordaba un diálogo que había tenido con uno de ellos, el cual le había dicho que en tal rumbo se encontraba la posición de otro miembro de la Red de Observadores del Aire de Puerto Argentino; así que con la brújula y el mapa nos dirigimos al Monte Pleasent, en el cual supuestamente deberían estar los nuestros.

La nevada, el frío y el principio de congelamiento habían comenzado a ponernos las trabas para no poder llegar. Avanzamos parte de la noche con los palas enemigos constantemente pisándonos los talones, pero no pudimos proseguir ya que había un río correntoso y como la neblina estaba al ras del piso el visor nocturno no tenía gran efectividad.

A las dos horas, cuando amaneció y comprobamos que no era profundo, nos sacamos parte de la ropa y lo cruzamos; nos dañó muchísimo los pies y se agravó el problema del congelamiento en nuestras piernas y pies.

Gracias a que había 0 de techo y no más de 50 metros de visibilidad pudimos proseguir la marcha durante el día. Lo hacíamos por las alturas ya que en las zonas bajas la bruma era mucho menos densa. Pudimos avanzar bastante pero a las 11 de la mañana del día tres de junio y pese a esas condiciones climatológicas se nos vinieron encima y nos tiramos en un barranco escondiéndonos dentro de un arroyo cubiertos con plantas sobre la cabeza.

Nos quedamos allí hasta las 18:00, habíamos marcado en nuestro mapa el lugar donde nos encontrábamos; le

* El alferez Egurza se está refiriendo al alférez Daghero

** granadas lanzables

mayúsculas

- Un *Sea Harrier* derribado (probablemente Lt Cdr G. W. Batt), y otro averiado.

Decisión emergente del enemigo
Las acciones que el enemigo había desarrollado contra nuestras posiciones en Malvinas, habían demostrado a su conducción los siguientes hechos principales:

- que las fuerzas del Teatro de Operaciones Malvinas (en las islas), y la FAS (desde el continente), estaban decididas a luchar enérgicamente para defender el objetivo;
- que las defensas argentinas (especialmente en Puerto Argentino, BAM Malvinas), eran poderosas, sobre todo la artillería antiaérea y la aviación táctica (*IA-58 Pucará* y *Aermacchi MB-339*), con base en las islas;
- que las unidades aéreas interceptoras / cazabombarderos de la FAS, habían penetrado, desde el continente, su sofisticado y confiable sistema antiaéreo defensivo, en un porcentaje muy alto, no previsto por su comando.

Extracto de "*The Economist*" de Londres (15/03/84)

Ante estos sucesos el mando británico tomó las siguientes resoluciones:

- retirar su grupo de batalla y demás buques principales de la flota, hacia el Este, a una distancia tal que le asegurara estar fuera del alcance diurno de nuestros cazabombarderos;
- aproximar en horas de la noche, cuando la FAS no podía atacar objetivos navales, buques de ataque para hostigar nuestras defensas, con fuego naval;
- permitir a los elementos infiltrados reunir vital información del dispositivo defensivo argentino, para la planificación de futuras operaciones;
- requerir refuerzo de unidades navales, aeronavales (incluidas las unidades de la RAF) y terrestres a su comando superior en Northwood, cuya satisfacción era requisito prioritario para la ejecución de futuras operaciones de envergadura.

Respecto del accionar de la FAA
La FAA, pese a operar al límite de su radio de acción, y con malas condiciones meteorológicas en sus bases continentales:

- había negado al enemigo su objetivo de lograr la superioridad aérea local,
- había efectuado interdicción táctica aeromarítima real en nuestras Malvinas, sobre una poderosa flota naval poseedora de la elevada tecnología militar de la OTAN,
- y por otro lado había detectado, agudamente, las debilidades del enemigo, especialmente su deficiente alerta temprana, que aprovecharía en futuras batallas.

Sus pérdidas
Pero, al mismo tiempo, la FAA cobraba conciencia de sus deficiencias operativas y contabilizaba:

tomamos el tiempo a los helicópteros. Pasaban sobre nuestra vertical y volvían a pasar en sentido contrario. Así podíamos apreciar en donde estaban dejando el personal y equipos.

Sentíamos una gran impotencia ya que con las granadas antitanque, hubiésemos podido hacer estragos, pero hubiéramos sido descubiertos y la información que Poseíamos no habría podido llegar a destino.

Había que pasar desapercibidos y encontrar una batería para poder utilizar el equipo, las luces de avanzada enemiga nos habían sobrepasado unos 50 Km., aproximadamente y habíamos cubierto parte del trayecto observando todos sus movimientos. El objetivo era claro: había que proseguir a toda costa. Carecíamos de alimentos ya que lo poco que teníamos, lo íbamos dejando en el camino; había que aligerar el peso, de lo contrario nos retrasaría y los minutos eran fundamentales. El agua la guardábamos en una caramañola que compartíamos entre los cuatro. La obteníamos, cuando teníamos suerte, de algún hilo de agua que corría por pequeños surcos en la tierra, cuando no en charcos estancados. Luego de muchas horas de permanecer en ese lugar, nuestro cuerpo no resistía más.

Cuando anocheció proseguimos la marcha y llegamos a una casa que quedaba al pie del monte que buscábamos. La rodeamos comprobando que no había nadie y tratamos de conseguir una batería para poder hacer funcionar el equipo de radio. No encontramos nada. Tratamos de probar un enlace con el equipo de mano. Fue en ese momento cuando salió un comunicación entre los miembros de la Red de Observadores del Aire que buscábamos y Puerto Argentino.

Tratamos de comunicarnos pero no nos recibían. En ese momento nos dimos cuenta de que habían sido atacados y que estaban replegando hacia Puerto Argentino.

Psicológicamente eso fue peor, porque no podíamos informarles nada acerca de la invasión. Debíamos proseguir adelante, estábamos siendo encerrados entre la primera línea enemiga y su retaguardia. Calculábamos que el ataque se efectuaría en menos de una semana, así que tuvimos que dejar de lado todo el cansancio de muchos días sin dormir, de muchos sin comer. El objetivo era claro, uno de los cuatro tenía que llegar.

A la noche siguiente encontramos una estancia. Luego de una minuciosa inspección del área, comprobamos que allí se encontraban dos vehículos. Habíamos encontrado lo que hacía falta, la batería. Luego de cortar la línea telefónica irrumpimos en la casa. Allí vivían dos matrimonios, en ese momento se encontraban muy asustados, pero poco a poco se fueron calmando. Les pedimos batería pero no logramos hacer contacto con Puerto Argentino, entonces decidimos llevarnos el vehículo; a lo cual no se opusieron, previa promesa de que lo cuidáramos ya que era privado. Para inmovilizarlos momentáneamente les dijimos que éramos la avanzada de una compañía que venia detrás, que no intentaran hacer nada.

Seguimos la marcha con las luces del vehículo apagada, le habíamos cortado el cable para que no funcionara el stop de las luces de freno. Con la batería probábamos la radio, pero no logramos establecer comunicación. Los visores nocturnos nos servían como guía para avanzar por el camino mientras estábamos atentos por cualquier ataque de palas enemigos.

Sabíamos que viajábamos dentro de un ataúd con ruedas pero debíamos pasar Fitz Roy y luego de eso, el monte Challenger: propia tropa.

Entramos en el pueblo, nos dirigimos al centro del mismo, pudimos arreglar el equipo y pasamos toda la información que Poseíamos, inclusive los sucesivos pasos que habían realizado para tomar Darwin y Goose Green y cuál era el modus operandi que estaban empleando para atacar Puerto Argentino y otros datos de importancia.

minúscula

Nos ordenaron replegar bordeando la entrada del mar. Les informamos que era imposible ya que estaba ocupada por el enemigo; también nos informaron que el puente había sido volado por nuestros ingenieros. Como no podían enviar un pala nuestro para rescatarnos y siendo el pueblo de la contra, nos hicieron esperar nuevas órdenes.

Nuestro equipo se reducía a un fusil cada uno con veinte proyectiles, anteojos nocturnos, anteojos de campaña, equipo de radio, algunas claves, frecuencia y mapas. Cuando amaneció estabamos completamente rodeados por el enemigo. Alcanzamos a destruir el equipo que llevábamos y fuimos tomados prisioneros.

Revisaron el vehículo y por temor a que hubiéramos colocados trampa caza bobos, llevaron a mi compañero y le hicieron revisar todo. De allí nos llevaron a una casilla, donde nos interrogaron esa misma noche. Sobre la base de

- cuatro pilotos fallecidos (uno en tierra);
- un navegador fallecido;
- ocho suboficiales fallecidos;
- cuatro aviones derribados;
- dos aviones de combate destruidos en Darwin;
- destrucción de un vehículo utilizado como equipo de control aéreo en *Sapper Hill*, por fuego británico.

Así fue como aquel 1º de mayo de 1982, la FAA hizo retroceder a la poderosa flota británica.

Extracto del Informe del Brig Luis G. Castellano

los datos pasados, fue cañoneada la zona; les costó muchas bajas y dos días después, éramos llevados a Goose Green donde nos encontramos con el resto de los prisioneros.

Relato de un soldado inglés, Ken Kukowiak, quien en su libro La Canción del Soldado describe la relación humana que existía entre un oficial de la Fuerza Aérea Argentina y sus soldados:

Más tarde... fuimos a custodiar a tres prisioneros argentinos que se encontraban encerrados en uno de los cobertizos para ovejas del pueblo. Los argentinos, dos oficiales y un soldado raso, eran integrantes de la Fuerza Aérea Argentina. Antes de llegar a Fitzroy (sic.) Trabajaban como observadores de tiro de avanzada en una de las colinas que rodean Goose Green. Cuando nosotros la tomamos, ellos quedaron aislados de su unidad. En un intento por llegar a Puerto Stanley habían aguardado varios días y después consiguieron apoderarse de un Land-Rover civil y con él trataron de dirigirse a campo traviesa hacia Puerto Stanley y la seguridad.

En el camino, alguien los vio y se nos avisó de su llegada a Fitzroy (sic.). Se envió una patrulla para emboscarlos. Algunas horas después, la patrulla regresó con los tres prisioneros argentinos y el Land-Rover.

Los tres hombres fueron interrogados por nuestra división de inteligencia y luego encerrados en un corral, dentro de uno de los cobertizos para ovejas. Cuando Ray y yo fuimos a vigilarlos, calculo que éramos el tercer o cuarto par de guardias que tuvieron esa noche.

Muy pronto descubrimos que los dos oficiales hablaban inglés, uno de ellos con fluidez. El corral que los albergaba tenía un portón, pero el portón no tenía llave. El corral podía haber sido abierto con facilidad y en realidad sólo se utilizaba para marcar el territorio: donde podían ir y donde no podían ir. Comenzamos a hablar con los dos oficiales a través del enrejado de madera del corral. Nos dijeron quienes eran y cual había sido su misión en Goose Green. Se me cruzó por la cabeza la idea de que estábamos frente a los hombres responsables de la precisión del fuego de artillería que había llovido sobre nosotros todo el día en Goose Green.

Mientras conversábamos con los dos oficiales, el soldado raso descansaba sobre una pila de lana de oveja en el fondo del corral. A los pocos minutos de iniciar nuestra charla, les ofrecimos a los prisioneros café caliente, y luego lo preparamos y se lo dimos.

Cuando le pasamos el café a uno de los oficiales, él nos lo agradeció y enseguida se acercó al soldado raso y le ofreció la bebida. Tomamos nota de ese detalle. Eso nos hizo tomarle simpatía al oficial argentino que cuidaba de sus soldados.

Durante las siguientes dos horas estuvimos, los cuatro, conversando de pie a través de una jaula de madera. Dos con armas y dos, desarmados.

Uno de ellos comentó lo mucho que le habían impresionado nuestros pilotos de helicópteros. Mientras se ocultaba en trincheras en las colinas, había observado un helicóptero británico que aterrizaba cerca. Dijo que quedó sorprendidísimo: las condiciones climáticas y la visibilidad eran tan malas que le resultaba difícil creer que nuestros pilotos pudieran volar.

Nos preguntaron si sabíamos que se haría con ellos. Les dijimos que corría el rumor de que los prisioneros argentinos que habíamos capturado serían transportados a barcos que los llevarían a la Isla Ascensión. Les dijimos que creíamos que harían eso también con ellos.

Nos preguntaron si habíamos estado en la Isla Ascensión, y si conocíamos su clima. Les dijimos que sí habíamos estado y que hacía mucho calor. Reímos todos cuando alguien dijo que ellos estarían mejor en esa isla de lo que estaríamos nosotros en el lugar al que íbamos.

Mientras conversábamos con los dos argentinos, en segundo plano se oía el ruido lejano de un constante duelo de artillería. El ataque provenía de nuestros barcos y tenía como blanco Puerto Stanley. Creo que lo hacían, sobre todo, para asegurarse de que ninguna persona de Puerto Stanley pudiera cerrar los ojos esa noche.

En cierto momento de la conversación, Ray y yo comenzamos a tratar de que los dos oficiales argentinos nos felicitaran por nuestra actuación. Ellos habían contemplado la batalla de Goose Green desde una colina y, por con-

Cronología de acciones

Extracto de *"The Economist"* de Londres (16/03/84)

El almirante Woodward reconoció estar arrepentido de haber subestimado al enemigo, al rememorar acontecimientos de la guerra....

Lo que pasó, dijo, es que desconocía el potencial de la FAA; "mejor dicho, jamás pensé que sus pilotos hicieran lo que hicieron. No fue un error mío; cualquiera en mi lugar hubiera actuado como yo!. ¿Acaso alguien podía imaginar que nuestra flota iba a aparecer tan desprotegida? Siempre tuvimos cobertura aérea para nuestros buques, pero nada se pudo hacer contra la persistencia de los pilotos argentinos. Fue algo realmente extraordinario, aparecían por todas partes y aprendimos a respetarlos..."

siguiente, queríamos que nos dijeran lo maravillosos que habían estado los del Regimiento de Paracaidistas Británicos. Los argentinos coincidieron en que éramos soldados excelentes, pero, a pesar de ese hecho, aseguraron que jamás tomaríamos Puerto Stanley. Dijeron que estaba demasiado bien defendido, por demasiados hombres que habían tenido semanas para preparase para nuestro ataque. Nosotros no quisimos aceptarlo y se los dijimos. Justo en el momento en que Ray les decía que los del Regimiento de Paracaidistas éramos los soldados más valientes y temerarios del mundo, un proyectil silbó en el exterior y una fuerte explosión desgarró la noche. Automáticamente Ray y yo nos tiramos al suelo y nos arrastramos hacia donde estaban nuestros cascos.
Para nosotros, había llegado la hora del contraataque argentino.
Entonces, una vez más, no ocurrió nada. Todavía tirados en el suelo, con los cascos puestos, las armas amartilladas, giramos la cabeza para mirar a los tres argentinos. Los dos oficiales seguían parados en el mismo lugar. El soldado raso seguía durmiendo en el mismo lugar. Como los dos argentinos eran oficiales, nos dirigimos a ellos en busca de una explicación de la explosión.
-Bueno, es obvio - contestó uno de ellos - que los barcos de ustedes están atacando Puerto Argentino, y uno de los proyectiles se desvió de su trayectoria y terminó aquí, afuera de este cobertizo.
A continuación dijo que deberíamos tratar de calmarnos un poco. Y distendernos. No preocuparnos tanto.
Enseguida los cuatro reímos a carcajadas.
Cuando se cumplió el plazo de nuestra guardia, y llegaron nuestros dos reemplazantes, les estrechamos las manos a los dos oficiales argentinos y los cuatro nos deseamos buenas cosas para el futuro.
Desde aquella noche en Fitzroy (sic.), con frecuencia he pensado en los dos oficiales argentinos con quienes pasamos las dos horas de nuestra guardia. Lamento que al día de hoy no pueda recordar sus nombres ni ningún otro detalle de ellos, pero siempre he tenido el sueño de que algún día volveré a encontrarlos. Parte de mi sueño es que ellos ya no son oficiales de la Fuerza Aérea Argentina y que yo ya no porto un arma. También sueño que nuestra conversación no tuvo lugar entre rejas de madera.*
Un hombre sabio escribió en una oportunidad: "Si uno no sueña, si uno no tiene sueños, entonces ¿cómo hará para hacerlos realidad?"
Así que seguiré soñando.

La tarea realizada por los integrantes de la Red de Observadores del Aire, según se describe en el libro *Los ojos del Cóndor,* del mayor Eduardo Javier Daghero (alférez durante el conflicto).

Jueves 29 de abril:

Tal como estaba previsto, desde temprano el helicóptero empezó a sembrar a los tres ***Puestos de Observación Aérea*** *restantes (el primero había sido instalado el día anterior en la zona denominada Punta Cantera, el indicativo era HIENA y estaba a cargo del alférez Blazquez). En los vuelos anteriores se instalaron los puestos Roca y Vasco a cargo de los alféreces Egurza y Sasone. El último vuelo fue el mío.*
El lugar de operaciones estaba ubicado al SE de la base, sobre unas colinas cubiertas por pastizales amarillentos, desde donde se divisaba nuestra base con la ayuda de los prismáticos. Un profundo silencio de campo, el susurrar del viento peinando los pastos, fue lo que quedó al irse el helicóptero. Lo seguí con la vista como despidiéndome de aquella gente que palpitaba en la base la aproximación de la guerra. Con el soldado Morales comenzamos a buscar el lugar donde construir nuestro refugio.
Establecido el lugar, hicimos un pozo de zorro amplio. Con la tierra sacada en forma de tepes (turba) fabricamos las paredes, para reforzar los tirantes de la carpa, que hubiera durado muy poco con los vientos que soplan en

* Los oficiales argentinos a los que se refiere Kukowiak son el alférez Egurza y el alférez Gazzo.

Cronología de acciones

Extracto del Informe del Brig Luis G. Castellano

En la madrugada del 1° de mayo, nos encontrabamos descansando al lado de nuestro puesto de comando, cuando un trueno ensordecedor nos levanto en vilo. Me comunique de inmediato con el Com Destri, quién lacónicamente me informó que un Vulcan nos había bombardeado la pista.

Luego de superar la sorpresa inicial, percibiendo aún el olor acre y penetrante de los explosivos que aún permanecia en el ambiente, el personal comenzó a reaccionar positiva, y hasta algunos temerariamente, a tal punto que hubo que hacer esfuerzos para controlar el contagio de heroísmo en los hombres, que se exponian en plena obscuridad, para auxiliar a los camaradas heridos, guiándose sólo por los lamentos y exponiéndose a las explosiones por retardo.

La intención del enemigo de quebrar la voluntad de lucha de nuestras fuerzas fue muy clara; pero evidentemente no lo logró.

Se alertó a la BAM Cóndor y se ordenó con las primarias luces la dispersión de los Pucará, previendo un segundo ataque. Hubo ansiedad, hasta que se comprobó que sólo una bomba tocó la pista, manteniendo en consecuencia su operatividad.

Luego comprobamos que en el ataque fueron utilizadas diecisiete bombas de 1.000 libras y que erraron a la pista, pero alcanzaron de lleno el vivac donde hasta la noche anterior dormia la tropa, pereciendo sólo los dos soldados de guardia.

A las 08:15 hs se produjo el segundo ataque simultáneo a las dos BAM con aviones Sea Harrier en vuelo bajo. Esta vez la artillería antiaérea estaba alerta y les hizo pagar caro su osadía y no se aproximaron más a los blancos medianamente defendidos.

A partir del medio día, se acercó a Puerto Argentino parte de la flota y comenzó el ataque en pleno día, contra nuestras posiciones. En nuestro CIC la situación se puso caótica, peor aún cuando comenzaron a llegar las escuadrillas de combate y los enlaces radioeléctricos fueron ineficientes. Esta grave falencia fue subsanada por la eficiencia e idoneidad de los controladores y operadores de Vigilancia y Control Aéreo (VYCA), quienes asumieron la responsabilidad de guiar con seguridad y eficacia a nuestros pilotos.

Estaban allí, a la vista, los tres buques que nos cañoneaban cada quince segundos, cuando sorpresivamente vimos aparecer los M-6 de la FAS, que guiados por el radar de Puerto Argentino atacaron a los buques haciéndoles interrumpir el fuego.

Al ver que desde uno de ellos (el más grande) se desprendía una densa columna de humo y que los tres se alejaban presurosos, todo el ambiente se conmovió con los gritos de júbilo que nuestras tropas lanzaban al aire desde todas las colinas que rodean Puerto Argentino, celebrando la pericia y valentía de nuestros pilotos que habían terminado con la impunidad de los atacantes.

Lamentablemente, el dios de la guerra aún no estaba satisfecho con

Malvinas. Forramos todo su interior y techo con el cuerpo de la carpa, colocando a modo de camuflaje una red del tipo Barracuda, a la que le fuimos tejiendo pastos arrancados en forma discontinua, para no desentonar con la fisonomía del lugar.
Una vez terminado, observamos desde todos los puntos, los posibles errores cometidos en su mimetizado y al comprobar su casi disimulo en el terreno, ubicamos todo nuestro equipo en su interior para luego realizar la primera comunicación con la base Cóndor. Coincidiendo con una hora de número par, informé al Centro de Filtraje el pasaje de una sección de aviones Tracker de la Aviación Naval con rumbo a Puerto Argentino.
Dejé el equipo encendido para así escuchar a los otros Puestos de Observación Aérea, cosa que me alegró mucho. Al caer la tarde establecimos los turnos para la noche y comencé a enseñarle el manejo del equipo de comunicaciones a Morales, para salvar cualquier situación que pudiera ocurrir, mientras comíamos nuestro primer almuerzo-cena: se trataba de dos viandadas con galletitas y de postre un Mantecol.

Viernes 30 de abril:

Por la mañana mejoramos nuestro refugio, nos equipamos y comenzamos la primera patrulla reconociendo los alrededores del lugar. La región se denominaba Lafonia, era una llanura ondulada, con pequeñas lagunas en sus depresiones. El terreno estaba formado por turbales con pastizales amarillos con muchos líquenes y pequeños hongos entre la hierba. Lo más sorprendente era la cantidad de ovejas que pastaban. Según información que Roseía, alrededor de 60.000 animales formaban parte del plantel de la FIC en ese lugar.
También desde las alturas de las colinas se divisa el caserío de Goose Green y las islas que formaban un delta al finalizar el Seno de Choiseul, recortándose al NO las alturas de Rivadavia, cordón formado por montañas de regular elevación, con nieve en algunos de sus picos.
Con la ayuda de los prismáticos recorrimos todo el terreno relevando todos los accidentes geográficos. Descubrimos una pequeña casa al SE, la que vigilamos constantemente. Ese día pasó sin novedades importantes, en la base se realizó una práctica en conjunto con el material antiaéreo de 35 y 20 milímetros, lo que puso un toque distinto al caer la tarde. También Observamos el vuelo de una sección de Pucará y un helicóptero Bell 212, seguramente en misiones de reconocimiento. Como no podía ser de otra manera el último día de paz fue muy tranquilo.

Sábado 1° de Mayo:

La noche fue muy tranquila sin viento. Como mi ubicación se encontraba aproximadamente a unos 70 km., en línea recta, de Puerto Argentino, no observé nada anormal a las 04:40 cuando el Vulcan regó con veinte bombas de 1.000 libras la zona del aeropuerto.
Como en Malvinas amanece aproximadamente a las 08:00, al subir una loma cercana para efectuar la comunicación de rutina, observé en la pista movimientos del escuadrón Pucará y helicópteros, y sin darle importancia, comuniqué a NIDO, que el sector Biguá estaba sin novedad.
La orden para la base Cóndor consistió en evacuar todos los aviones Pucará, y enviarlos a una pista improvisada en Bahía Elefante, en la isla Borbón, al norte de la Gran Malvina. Esa pista había sido evaluada en su momento por el personal de la III Brigada, pero sin encontrarla apta para operaciones continuas, por ser el terreno demasiado blando. No obstante, como pista auxiliar y para una emergencia, sería de utilidad. Ya se encontraban en ella algunas máquinas livianas de nuestra Aviación Naval.
La falta de balizamiento, tanto en Pradera de Ganso como en Bahía Elefante, hacían imposible el traslado nocturno, y no hubo otra alternativa que esperar las primeras luces.
Antes de amanecer, a las 7:15, empezaron a poner en marcha los Pucará y minutos después iniciaban el despegue.
La improvisada pista no medía más de 450 metros de largo por 200 de ancho, y tenía una hondonada en el cen-

nuestros heroicos muertos de esa mañana;, nos faltaba un castigo mayor; quiso la fatalidad que el Cap García Cuerva con su Mirage III, no teniendo combustible suficiente para el regreso, en lugar de eyectarse como se le ordenó, pretendió "salvar" el avión intentando un aterrizaje de emergencia en Puerto Argentino. El nerviosismo, la falta de coordinación y la inexperiencia hizo que nuestra propia artillería antiaérea, al eyectar el piloto sus cargas externas (tanques suplementarios), lo confundieron con un enemigo y lo derribaron.

La brutalidad de la guerra, nos daba el último cachetazo, ese inolvidable día en que las lágrimas nuevamente surcaron nuestro rostro.

Fue una sorpresa incluso para nosotros, la eficacia de la artillería antiaérea propia. Aquí quisiera destacar la presencia de los soldados aeronáuticos que tan valientemente integraron las dotaciones de las piezas, los cuales desde su puesto de combate, tuvieron el privilegio de compartir el glorioso bautismo de fuego de las Alas de la Patria, y quienes en un derroche de coraje y patriotismo, lucharon codo a codo al lado de sus superiores.

Al finalizar la primera jornada, las fuerzas propias se habían limitado a defenderse de los ataques aéreos mediante el uso eficiente de la artillería antiaérea y del bombardeo naval, atacando y poniendo en fuga a los buques enemigos por medio de los aviones de la FAS.

De estas acciones quedaban claras dos conclusiones: que los intentos de helidesembarco del enemigo habían fracasado y que la flota inglesa, no era invulnerable.

Nuestra falencia más grave sin lugar a dudas fue la mala coordinación de las comunicaciones y procedimientos entre el CIC Malvinas, el VYCA y la FAS. Este hecho como ya dijimos, fue en parte solucionado por el VYCA, no obstante motivó adoptar urgentes medidas correctivas, que en adelante mejoraron en forma significativa nuestro accionar.

helidesembarco

tro. Los aviones debían despegar siguiendo la diagonal, para aprovechar la máxima extensión.
Siempre había viento en Darwin, lo que ayudaba a los aviones a levantar antes en la carrera de despegue; ese día 1 de mayo y a esa hora, justamente la calma era total, ni una gota de viento. Salieron las primeras máquinas, pesadas, con sus tanques de combustibles completos y sus coheteras; corrieron por la pista con las ruedas semihundidas en el barro.
Las huellas se hacían cada vez más profundas, y uno de los aviones no pudo superar esa verdadera trampa.
Su rueda de nariz se encajó de golpe en el barro, en el medio de la hondonada, el montante de la pata delantera cedió y la máquina piloneó, quedando de trompa al suelo y con la cola en alto.
Para apreciar aún más lo que sucedía en la base Cóndor véase el relato de un jefe de escuadrilla de Pucará, el capitán Grünert, en el libro "Dios y los Halcones".
Como la actividad de las aeronaves se incrementó, decidí seguir observando hacia la base, mientras Morales acondicionaba el refugio. De pronto ante mí, a la manera de una película veo a tres aviones sobrevolar a baja altura mi base, y al instante las explosiones de bombas, tanques de combustible que se elevan al cielo como verdaderos hongos. Un Pucará comienza a incendiarse, quiero seguir a los tres aviones atacantes, pero es imposible, ya se habían pegado al suelo perdiéndose en el horizonte. El soldado Morales me grita: que pasa señor!, yo le contesto que atacaron a nuestra base, todo esto sin despegar los binoculares de los ojos. Era la cachetada que nos hacia veteranos, era la guerra.
La angustia se apoderó de nosotros. Conversábamos sobre lo sucedido, nos preguntábamos sobre la suerte de tantos conocidos que había allá, a lo lejos en ese horizonte de fuego y humo ¿qué había pasado? ¿Porqué la artillería antiaérea no respondió?.
Para no aumentar el desconcierto, me comuniqué a las 10:00 con el Centro de Filtraje y confirmé que no había novedad en el sector Biguá.
Los tres Harrier que atacaron a la base Cóndor pertenecían al HMS Hermes, y así lo describen M Hastings y S Jenkis en "La Batalla por las Malvinas".
A pesar de que todos los componentes de la Base Cóndor estaban alertados desde la madrugada por un posible ataque, la sorpresa fue total, y muchos fueron los que no atinaron a correr a los refugios, para así no perderse el espectáculo de la guerra. No conocíamos nada de guerra, éramos por entonces un país con tradición de paz, las luchas por nuestra independencia eran de un pasado histórico; todo esto queda sintetizado en el relato de M Hastings:
"...Los Harrier llevaron vuelo bajo y veloz, tres aparatos se desprendieron del conjunto para atacar la base enemiga de Prado del Ganso, cuatro para distraer el radar Stanley y las defensas antiaéreas, mientras los demás marcharon en pos de la pista de aterrizaje y las instalaciones adyacentes. Las defensas habían sido alertadas por el Vulcan, comunicó Auld. A medida que avanzábamos, parecía que nos observaban con la mirada que un chico pone ante un programa de dibujos animados...".
Con respecto a la pregunta que nos formulábamos con Morales ¿porque nuestra artillería no respondió al ataque? la respuesta la encontré al hablar con mi compañero Fabre al tomarme el primer descanso y en la lectura del libro de Horacio Rodríguez Mottino "La Artillería Argentina en Malvinas", en el testimonio del subteniente Claudio Oscar Braghini, jefe de la 3a Sección batería "B" del GADA 601:
"...Con un tractor logran arrastrar el avión y dejar la pista; los Pucará permanecían en vuelo, cuando esto ocurría serían aproximadamente las 08:00, desde el puesto de comando me comunican que pasábamos a "alerta celeste" y yo aprovecho esta situación para solicitar autorización para efectuar un tiro al punto ficticio para comprobar la alineación de nuestras armas, y son estos más nefastos para la base, pues tres aviones enemigos volando a muy baja altura aparecen de repente desde el mar, descargando sus armas sobre la pista destruyendo un avión Pucará y algunos tanques de combustible.
La sorpresa fue total y recién en ese preciso instante comprendimos la guerra en su real dimensión, pues podemos apreciar sus consecuencias y palpar la realidad de misma viendo la muerte tan cerca y surgen infinidad de pregun-

Cronología de acciones

Domingo 2 de mayo

El parte meteorológico

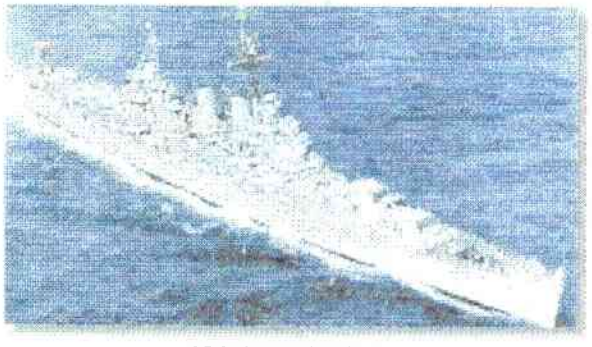
Hasta las 09:00, las condiciones del tiempo fueron similares a las del día precedente, de acuerdo a la foto del satélite. A partir de esa hora, comenzó a aumentar la nubosidad media y alta, con vientos leves del sector Norte Hacia el fin del día, se observó nubosidad en varias capas.

La decisión del comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur

Al finalizar el día anterior, la actitud de la flota enemiga, de evidente abandono del objetivo desembarco, hacía suponer una mayor libertad de movimientos, por parte de las unidades aeronavales británicas, (no aferradas a un desembarco), y por lo tanto, la posibilidad (dentro de la estrategia naval), de usar esos medios para el ataque a la flota de mar argentina, (dividida en tres grupos de tareas), que se encontraba avanzando hacia la Zona de exclusión total. Esto, hizo apreciar al comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur una situación táctica desventajosa para la misma y, por lo tanto, ordenó la suspensión del avance y retirada a posiciones defensivas, más cercanas al continente. Fue así que, a partir de las 12:30, los tres grupos de tareas, por orden del Comandante de la flota de mar, invirtieron su rumbo y comenzaron a navegar hacia las nuevas posiciones ordenadas.

El ataque al ARA *Gral. Belgrano*

En esta tarea se encontraba la Fuerza de Tareas, integrada por el crucero *Gral. Belgrano* y los destructores *Bouchard* y *Piedrabuena*, (Pos: 55º 18' S / 61º 47' O), cuando a las 16:24 hs, fueron atacados, fuera de la Zona de exclusión total, por el submarino nuclear HMS *Conqueror*, que impactó dos torpedos *MK 8* en el crucero argentino, causándole bajas y averías de gran magnitud, que provocaron su hundimiento.



ARA General Belgrano

Apreciación de la FAA respecto al ARA Gral Belgrano

La FAA mantiene su convicción de que esta operación militar enemiga, fuera de toda justificación honorable de las leyes y costumbres de la guerra, obedeció a una decisión eminentemente política, del más alto nivel del gobierno británico, cuyas causas pueden encontrarse en los siguientes factores:

Fue protagonizada por:
Cuatro aviones A-4C de Fuerza Aérea, (C-301, C-310, C-318 y C-321).
Dos KC-130 de Fuerza Aérea.
Dos Super Etendard del Comando de Área Naval Austral, indicativo ALA, pilotados por el capitán de corbeta Alejandro Francisco (transportó el Exocet) y el teniente de navío Luis Collavino (soporte magnético).

.Orden Fragmentaria 1268. Cuatro A-4C, indicativo ZONDA. Misión: ataque al portaaviones ubicado en la posición 51°38'S/53°38'O con dos reabastecimientos, armado con tres bombas retardadas por paracaídas (BRP), cada uno. Tripulación: primer teniente José Vázquez, primer teniente Ernesto Ureta, primer teniente Omar Castillo y alférez Gerardo Isaac. El teniente Daniel Paredi actuaría como reserva. Despegaron de Río Grande, a las 12:30. Regresaron a Río Grande a las 16:00.

.C-130H, matrícula TC-69, indicativo RANQUEL 1. Tripulación: vicecomodoro Luis Litrenta, capitán Guillermo Destéfanis, mayor Francisco Mensi, cabo principal Juan Perón, cabo principal Juan Tello, suboficial auxiliar Hugo González, suboficial auxiliar Vicente Reynoso, suboficial auxiliar Manuel Lombino. Despegó de Río Gallegos a las 11:25, arribó a Comodoro Rivadavia a las 17:25.

.C-130H, matrícula TC-70, indicativo RANQUEL 2. Misión: reabastecimiento. Tripulación: mayor Roberto Briend, vicecomodoro Roberto Noé, mayor Miguel Sánchez, capitán Osvaldo Bilmezis, suboficial mayor Modesto Cufré Vianey, cabo principal Carlos Golier, suboficial auxiliar Héctor Sosa, suboficial ayudante Juan Marnoni, suboficial principal Roberto Caravaca. Despegó de Río Gallegos a las 11:25, arribó a las 17:15.

En la mañana del 29, los A-4C despegaron de San Julián, rumbo a Río Grande, adonde llegaron al mediodía. Problemas con los KC-130 hicieron que la salida se demorara hasta el día siguiente. La demora fue aprovechada para cambiar dos Skyhawk que tenían algunas fallas y estuvieron listos para la operación aérea más importante, hasta ahora, planificada por la aviación militar argentina.

LA PLANIFICACIÓN

De acuerdo a lo planificado, los Super Etendard y A-4C despegarían de Río Grande, mientras que los KC-130, lo harían desde Río Gallegos. Desde esas bases, se dirigirían a la posición 55°50'S / 58°00'O. En este punto comenzaría el reabastecimiento. Cada sistema debería reabastecerse dos veces, para salir con la máxima carga de combustible posible. A partir de allí, y con rumbo 330°/350° iniciarían el vuelo rasante (100 pies), los Super Etendard, al frente y dos A-4C, a cada lado, para aproximarse al objetivo naval a una velocidad de 420 nudos. El portaaviones se encontraba, en ese momento, a unas 100 millas de distancia. En este tramo los Super Etendard deberían localizar, en su radar de a bordo, el objetivo y, al encontrarse a 25 kilómetros, lanzar el último Exocet y regresar, sin reabastecimiento, a Río Grande.
Los A-4C, acelerando al máximo, se montarían en la trayectoria del misil inteligente y llegarían al buque cincuenta segundos después de su impacto, para lanzar cada uno, sus tres bombas ~~BRP~~, de

- El interés político estratégico del gobierno británico, de entorpecer las negociaciones de paz, que en esos momentos llevaba, con grandes posibilidades de éxito, el presidente del Perú Arq. Belaunde Terry, con el auspicio (aunque tácitamente encubierto), del gobierno de los EEUU.
- La necesidad de provocar un hecho militar, psicológicamente auspicioso, ante la opinión pública internacional y especialmente, británica, antes que las noticias del revés militar del 1º de mayo, desencadenaran actitudes, (oficiales y privadas), desfavorables a la conducción política en el Reino Unido. En realidad, la acción psicológica del gobierno británico, presentando al hundimiento del Belgrano sin relacionarlo con las acciones inmediatamente anteriores, fue mantenida por mucho tiempo después como un objetivo permanente, tendiente a ocultar una verdad histórica que, analizada serenamente, demuestra la importancia que en el conflicto tuvo la batalla del 1º de mayo, donde, podemos afirmar, el saldo para Gran Bretaña fue:
    - pérdida de un destructor *D-42 clase Sheffield*
    - dos fragatas tipo *F 21* averiadas
    - dos *Sea Harrier* derribados
    - dos intentos de desembarco rechazados
    - casi ningún objetivo operacional alcanzado

En síntesis, el ataque al crucero era una consecuencia del revés operativo que sufrió la Task Force el 1º de mayo. Estos son los factores que, a su juicio, la FAA asigna mayor porcentaje de peso, para que se haya adoptado esta resolución por parte del gobierno británico.

Las actividades aéreas

Durante la noche del 1 al 2 de mayo, el Comando de la Fuerza Aérea Sur trabajó febrilmente, para alistar las unidades, porque preveía que sería una nueva e intensa jornada; aún estimaba que el enemigo intentaría alcanzar los objetivos que no había logrado el día anterior. Asimismo, se suponía que podría haber desembarcado, incluso esa noche, mayor cantidad de efectivos, y estar consolidando una cabecera de playa.

Por ello, al amanecer, las unidades de la Fuerza Aérea Sur habían recibido las órdenes preparatorias para una serie de operaciones predispuestas, que se pondrían en ejecución al confirmarse la información sobre los blancos enemigos.

Pero el enemigo no se acercó a las islas, interesado en los movimientos de nuestra flota de mar, y favorecido, además, por la situación meteorológica en el Teatro de Operaciones y el continente, que dificultaría casi todo movimiento aéreo de nuestra parte.

MAY 01 <<< Cronología >>> MAY 03

250 kilos, y reforzar el efecto destructivo del Exocet, que no había sido concebido para hundir, sino sólo para averiar a un buque de más de 18.000 toneladas como era ése.

LA EJECUCIÓN

A las 11:25 despegaron, desde Río Gallegos, los KC-130 y se dirigieron a su punto de reabastecimiento. A las 12:30, despegaron, de Río Grande, dos Super Etendard, indicativo ALA, y cuatro A-4C Skyhawk, indicativo ZONDA.

Super Etendard de la Armada reaprovisionando en vuelo, rumbo al portaaviones Invincible.

La operación estaba penalizada por una serie de condiciones que deberían cumplirse, inexorablemente. Todas ellas se ejecutaron a la perfección. Una vez disparado el Exocet, los cuatro A-4C, (Ureta e Isaac a la derecha y Castillo y Vázquez a la izquierda), se lanzaron convergiendo casi en línea, sobre la estela del misil.

Sobre esta acción dijo el español Carrascal (diario ABC de Madrid):

No sé si el sacrificio de estos pilotos devolverá las Malvinas a su país. Pero sé otra cosa, tal vez más importante... que cuando, en adelante, se imaginen al argentino, pensarán en esos pilotos que han sabido morir por saber por qué vivían, privilegio hoy al alcance de muy pocos. Es lugar común decir que Argentina ha sido bendecida por todos los dones del cielo y de la tierra; pero sobre todo, ahora lo vemos, por sus hijos que se hicieron aviadores.

Otra vista de las Ellas, Zonda y Ala tomadas desde el reabastecedor antes del ataque al Invincible

Cronología de acciones

Lunes 3 de mayo

El parte meteorológico

El día comenzó con el pasaje de un frente caliente, con cielo cubierto y precipitaciones aisladas, con mejoramiento temporario. Luego empeoró, por la presencia de un frente frío, con reducción de visibilidad. Vientos del sector Sudoeste, moderados, con ráfagas.

El ataque al *Sobral*

Este buque de la Armada había sido destacado para que explorara la zona marítima, a fin de localizar los posibles sobrevivientes del *Canberra MK 62*, derribado el día 1º de mayo. Se encontraba navegando en posición 49º 50' S / 58º 37' O, a las 00:26 hs, cuando fue atacado por helicópteros *Sea King / Sea Lynx*, de los destructores HMS *Coventry* y HMS *Glasgow*, que impactaron sus misiles *Sea Skua*.

El *Sobral* se defendió con sus cañones y ametralladoras de a bordo, quedando severamente averiado. Su capitán y siete tripulantes fallecieron. Así dañado navegó, dificultosamente y sin comunicaciones, con rumbo al continente, hasta que un helicóptero de la FAA, al mando del 1erTen Miguel Lucero, ~~lo encontró, a la altura de Puerto Deseado, y~~ posibilitó el rescate de muertos y heridos, y su traslado a puerto. Los tripulantes del *Canberra* nunca fueron hallados.

Relato británico del libro *Falkland Air War* de la Royal Navy

Las actividades aéreas

La FAS (Fuerza Aérea Sur), atesorando su experiencia, había detectado algunas vulnerabilidades del enemigo. Así, en estos momentos comprendía que:

- Nuestros aviones eran detectados a pocas millas de los destructores, fragatas o portaviones y siempre que volaran a menos de cincuenta metros de altura sobre el nivel del agua. Por lo tanto, las PAC (Patrulla Aérea de Combate) se dirigirían, normalmente, a interceptar escuadrillas que volaran a más de dicha altura. Consecuentemente, sólo podrían interceptar a los aviones rasantes por observación visual, no electrónica.
- El armamento misilístico naval británico, excepto el *Sea Wolf* que equipaba sólo a las fragatas de segunda generación, era muy eficiente ante ataques aéreos a baja altura.
- El enemigo evitaría acercar sus buques dentro de nuestro alcance, en horas diurnas.

Por tanto, el mayor interés en ese momento se volcaba en:

- La detección de blancos navales redituables, mediante la exploración aérea, visual y electrónica.
- La distracción de las PAC, mediante operaciones aéreas de

Lo primero que vieron fue una columna de humo, en el horizonte. El impacto del Exocet señalaba bien el blanco, pero había puesto en funcionamiento todo el sistema defensivo del portaaviones y sus escoltas cercanas, que ya comenzaban a adquirir, en sus miras electrónicas, a los aviones. Cuando ya tenían nítidamente al HMS Invincible en sus miras, un misil (posiblemente un Sea Dart) impactó en el avión del jefe de escuadrilla, primer teniente Vázquez. La aeronave se partió en dos y se estrelló en el mar. Cinco segundos antes del lanzamiento, la artillería del buque impactó en el numeral 2, primer teniente Castillo, cuyo avión explotó. Parece que su motor cayó sobre la cubierta y resbaló hasta el hueco del ascensor de aviones, por donde entró e incendió su interior. Los dos aviones restantes estaban también alcanzando el objetivo, que ya se cubría de humo. Ambos lanzaron sus bombas sobre la cubierta. Ureta, que pasó primero, creyó haber impactado en la superestructura del buque. Ambos escaparon indemnes y se alejaron con distintos rumbos, haciendo maniobras evasivas. Al serenarse, echaron un último vistazo al buque y lo vieron cubierto de humo espeso y negro.

Se perdieron de vista entre sí, pero siguieron rasante en rumbo 230° / 240°, hacia el lugar en que deberían reunirse con los reabastecedores. Se avistaron nuevamente y luego, en el punto exacto, se encontraron con los dos KC-130.

Ureta e Isaac, reabastecieron y se dirigieron a la Base Aérea Militar Río Grande. La operación había durado casi cuatro horas.

DIARIO DE GUERRA

Se lee en el diario de guerra del Comandante del Teatro de Operaciones Aéreas Sur:

... 15:40: Se aprecia movimiento inusual de helicópteros ingleses sobre Malvinas que se dirigen al este, sobre el mar, posiblemente provocado por traslado de personal en operaciones de salvamento y rescate de unidad averiada.

Relato del alférez Isaac

diversión, a fin de desgastarlas y alejarlas de las verdaderas misiones de ataque.
- Una vez ubicados los blancos, el lanzamiento masivo de aviones de diversión y ataque, para saturar sus defensas.

El Plan de Operaciones 2/82 **Mantenimiento de la Soberanía**, del 7 de abril de 1982, en el Concepto de la Operación, página 6 párrafo 27 dice:

> *Normalmente no se encontrarán buques ingleses aislados excepto los piquetes radar. El objetivo de la Fuerza Aérea será impedir el bloqueo aéreo y la ocupación de las Islas Malvinas. Consecuentemente serán los buques transportadores de tropa, las lanchas de desembarco, la tropa desembarcada y los aviones y helicópteros (o portaviones) nuestros objetivos materiales.*

Las circunstancias reales de la guerra llevaron a los pilotos a atacar los buques que el destino colocaba en su **mira**.

Comienza el puente aéreo

El *Hercules C-130*, indicativo "*Pato*" despegó de Comodoro Rivadavia, a las 09:00, con la misión de romper el bloqueo británico. Desde el 1º de mayo, estaba tratando, infructuosamente, de llegar a las islas. Se le había ordenado regresar en dos oportunidades por situación táctica. Finalmente, este día, pudo entrar a Puerto Argentino por la ruta Sur.

Las condiciones de vuelo, a cien pies de altura, eran de visibilidad parcial en la vertical, y nula al frente por niebla, que se fue disipando, gradualmente, a medida que se aproximaban al destino final. De pronto, vieron a seis millas, al frente, un buque logístico y dos fragatas enemigas. Esto provocó un rápido retorno a Río Gallegos. Una vez dada la alarma, el comando FAS ordenó el despegue de aviones de combate, que debieron regresar al informarse que los buques eran propios.

Intento de localización de los [redacted]s ingleses

Desde el puesto de comando en Malvinas, el My Gilberto Oliva, comenzó a anotar la posición y la hora en que aparecían ecos en el radar, y también cuando desaparecían. Así se dedujo, con bastante precisión, la probable ubicación de los portaviones HMS *Hermes* y HMS *Invincible*.

Accionar enemigo

Finalizado el reabastecimiento en vuelo fue el momento en el que el ZONDA 1 y 2 le formaron al ALA 1 (a la izquierda) y el ZONDA 3 y 4 le formaron al ALA 2 (a la derecha), siguiendo la navegación.
El rumbo aproximado final de ataque entre el punto inicial y el objetivo fue 330° y la formación fue siempre la misma.
Comenzó el descenso, aproximadamente 140 millas náuticas antes del objetivo material, y el resto de la navegación fue rasante.
Unas cincuenta millas náuticas antes del objetivo, los dos Super Etendard levantaron, de acuerdo a lo previsto, y volvieron a bajar. Los cuatro A-4C seguimos rasante.
Cuarenta millas náuticas antes, volvieron a levantar y bajaron. Treinta millas náuticas antes, repitieron el procedimiento.
Veinte millas náuticas antes, levantaron otra vez y, mirando el de la izquierda que llevaba el Exocet, vi el lanzamiento. El misil subió un poco, bajó y luego se puso rasante siguiendo al frente.
Los dos Super Etendard rompieron la formación, en viraje por izquierda, y los A-4C seguimos al frente.
Aproximadamente un minuto después, divisamos una silueta muy grande, y con la superestructura muy alta y desplazada hacia un costado (me quedó grabada la silueta típica del portaaviones)
Los cuatro aviones nos dirigimos hacia el frente en forma convergente. A medida que nos acercamos comenzó a salir humo negro del buque.
Aproximadamente a 7 o 10 millas náuticas (50 segundos antes del objetivo material), vi a mi izquierda que un A-4C explotaba y se producía una bola naranja (después se constató que era el N° 1).
Comencé a mover mi avión, durante la aproximación, para evitar ser blanco de proyectiles enemigos.
Cuando estaba a unos diez segundos del objetivo, explotó, a mi izquierda pero mucho más cerca, otro A-4C (que luego se constató que era el N° 2).
Ya a esta distancia, sólo se veía la parte superior de la superestructura y el resto era sólo humo.
Tomando como referencia la parte superior de la superestructura y, con la mira sobre el centro del humo, efectué el lanzamiento que, de acuerdo al avance y a la posición en la que vi al portaaviones, fue un tiro longitudinal.
Pasé por la derecha de la torre luego del disparo.
Continué un poco y coloqué viraje a la izquierda, rasante. Aproximadamente a 4 millas náuticas y, aún en viraje, miré hacia el buque y vi, únicamente, humo negro.
En ningún momento vi fuego. No fuimos interceptados por la patrulla aérea de combate. Los impactos sobre los A-4C fueron, con seguridad, con misiles. No vi ninguna otra embarcación más que la descripta. Se efectuó reabastecimiento en vuelo al regreso. Efectué disparos con cañones. El enemigo efectuó disparos con cañones.

Relato del primer teniente Ureta (Numeral 3)

Aproximamos con rumbo general 340° / 350°, formando a los Super Etendard, a 100 pies de altura y 420 nudos de velocidad.
Previo al lanzamiento del Exocet, los Super Etendard hicieron una corrección del rumbo, por derecha, quedando finalmente, en el rumbo antes mencionado, y el Super Etendard 2 adelantado respecto al Super Etendard 1.
Escuché que el Super Etendard 1 indicaba la posición del blanco, a lo que pregunté: -¿Cuánto?- y responde -veinte millas náuticas en la proa-.
En ese momento di potencia a pleno, llamé al ZONDA 1 pero no me contestó, aunque lo tenía a la vista pues se venía acercando a mí porque estábamos convergiendo al blanco.
Una vez que estábamos a unos 30 metros lateral entre el 1 y yo, pude observar que se le volaba un pedazo del plano izquierdo y casi simultáneamente explotaba el motor, quedando el avión sin la mitad trasera y comenzando a caer hacia la izquierda.
Si bien no vi el preciso instante en que el avión pegaba contra el agua, tampoco vi eyección alguna, por lo que asumí

El *Carrier Battle Group* intentó una incursión fugaz de acercamiento a Malvinas, desde el SE, que fue detectada y seguida por nuestros equipos electrónicos. Estaba integrada por un portaviones, (estimado el HMS *Invincible*), tres fragatas y cuatro destructores. Sin entrar en nuestro radio de acción, se acercó hasta unas 90 MN de Puerto Argentino, (52º 50' S / 48º 00' O), desde allí se alejó hacia el NE, (51º 40' S / 55º 25' O), sin lanzar ningún ataque.

A las 22:48, aprovechando la cobertura que le proporcionaba la noche, el enemigo acercó sus fragatas misilísticas a Puerto Argentino, y comenzó un bombardeo naval esporádico sobre el aeródromo.

MAY 02 <<< Cronología >>> MAY 04

que no lo hizo, ya que la baja altura que llevábamos no lo hubiera permitido.
A partir de ese momento y con la vista en el blanco, seguí la aproximación y cuando estuve en distancia de cañones comencé a disparar, pero sólo salieron dos disparos y cuando el piper de la mira comenzó a subir en el blanco, apreté el botón de las bombas.
Mi enfrentada al blanco fue de los 30° de la cola, pasando en definitiva por la mitad trasera del barco.
Al salir, comencé a llamar al N° 2 y al N° 4 quienes no me contestaron, por lo que asumí que volvía solo. Luego alcancé a ver por el espejo que, a mi derecha venía formado uno, y que al pasar a frecuencia del reabastecimiento en vuelo, comprobé que era el N° 4.
Luego del arribo y recordando todo lo sucedido determiné que el barco citado era el portaaviones "HMS Invincible", ya que la superestructura del mismo era alargada y sobre el borde derecho pude ver la parte plana de la pista, y que la superestructura ocupaba gran parte del largo total del portaaviones.
En la aproximación final vi que, desde la parte media de la superestructura, salía humo negro bastante concentrado. Luego de la salida busqué el blanco y sólo vi en ese lugar una masa de humo que lo tapaba totalmente.

NOTA DEL RELATOR:

No vi en ningún momento otros barcos que lo pudieran escoltar. Hacia mi izquierda, estoy seguro que no había, porque mi visión estaba dirigida en especial hacia ese lado, mientras que a la derecha no miré en ningún momento.

EXPLORACIÓN Y RECONOCIMIENTO

.Orden Fragmentaria 2240. C-130H matrícula TC-64, indicativo POLO. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: mayor Walter Véliz, capitán Cristóbal Villegas, mayor Jorge Valdecantos, cabo principal Nicolás Segovia, cabo principal Jorge Contigiani, suboficial ayudante Sergio Tulián, suboficial auxiliar Roberto Puig. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 06:30, arribó a las 12:45 luego de sobrevolar la zona de Malvinas.

.F-27, matrícula T-44, indicativo TITÁN, tripulación: vicecomodoro José Ribeiro, mayor Rodolfo Drigatti, suboficial mayor Amílcar Reyes, suboficial auxiliar Alberto Campelo. Despegó de Comandante Espora a las 09:00, arribó a Viedma a las 13:00. Despegó a las 14:30, arribó a Comandante Espora a las 17:00.

.F-27, matrícula T-41, indicativo PACÚ. Tripulación: capitán Carmelo Salas, vicecomodoro Juan Agnoletti, cabo principal Rodolfo Solís, cabo primero Roberto Herger. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:15, arribó a las 12:00. Despegó a las 14:30, y arribó a las 16:00.

.F-27, matrícula TC-71, indicativo BOLSA 2. Tripulación: vicecomodoro Jorge Benavente, vicecomodoro Ricardo Quellet, suboficial principal Orlando Páez Cortés, suboficial ayudante Esteban Godoy. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:50, arribó a las 12:55. Despegó a las 15:30, arribó a las 18:15.
En el vuelo de la tarde, se incorporó el cabo primero Alberto Bohe por el suboficial principal Páez Cortés

.C-500, matrícula LQ-TFM, indicativo CASERO 4. Tripulación: alférez V. Rodríguez.

Cronología de acciones

Relato británico del libro *Falkland Air War* de la Royal Navy

Alrededor de las 04:00 hora Z (hora Zulu, corresponde a la hora del meridiano de Greenwich), del 3 de mayo, cerca de 70 millas al Norte de Malvinas, una tripulación del Escuadrón 826, en el Sea King, matricula ZA 129 estaba tratando de identificar a un buque pequeño, cuando éste les abrió fuego. Era, obviamente, argentino. El Sea King se retiró a una distancia segura y pidió ayuda. Dos helicópteros Sea Linx, (del Coventry y Glasgow), con un par de misiles Sea Skua cada uno, fueron despachados al lugar. El helicóptero de la Glasgow sufrió falla de UHF, y se mantuvo en espera, mientras que el Linx del Coventry fue guiado por el Sea King, habiendo enganchado al blanco, se acercó a ocho millas y disparó sus dos misiles en rápida sucesión. Ambos misiles impactaron en el buque y detonaron. Se vieron las explosiones y la nave pareció desaparecer sin dejar rastros. Aparentemente se hundió.

El 30, en el continente, se efectuó el traslado de ocho cadáveres de Ejército desde Caleta Olivia a Comodoro Rivadavia, fallecidos por un accidente de helicóptero.
En Malvinas se realizaron tareas de control del material del puesto de socorro y del Hospital Militar Conjunto.
El 1° de mayo, se inició el ataque aéreo. Los heridos fueron recogidos y tratados en los puestos de socorro y en el Hospital Militar Conjunto. Del puesto de socorro de Darwin fueron derivados, en helicóptero al hospital, ~~algunos~~ uno de los cuales ~~llegaron fallecidos~~ falleció en el traslado aeroe. Estos fueron trasladados a Puerto Argentino. (Figura N° 4) Figura 2? Figura 3?
En el hospital, además, se recibieron heridos de puestos de avanzada cercanos.
En horas de la noche se inició el cañoneo naval que ocasionó nuevas bajas, especialmente en el Batallón de Infantería de Marina 5 que fueron evacuadas al hospital en ambulancias y vehículos no sanitarios.
Los combatientes fallecidos siempre fueron acompañados por el padre Pacheco (Figura N° 5)
El depósito de alimentos de Puerto Argentino fue destruido por el bombardeo del 1° de mayo. Se aconsejó a la Base Aérea Militar Malvinas el consumo de carnes de animales existentes en las islas y guardar los pocos víveres secos que quedaban para los días, de mucho viento o lluvia, en que no se pudiera cocinar en lugares abiertos.
El 2 y el 3 de mayo se produjeron nuevos ataques aéreos y navales que ocasionaron más bajas, hechos que dieron la oportunidad para demostrar la eficiencia de los puestos de socorro y del Hospital Militar Conjunto. La situación bélica impidió la evacuación aeromédica.
Se distribuyó al personal de la Fuerza Aérea cremas con agregado de vitamina A, para evitar el deterioro de la piel expuesta al intenso frío y viento.
El 4 de mayo, continuaron las acciones bélicas y el ingreso de heridos al Hospital Militar Conjunto, algunos de los cuales requirieron intervención quirúrgica de inmediato.
En el continente, se efectuó evacuación de bajas del buque ARA Alférez Sobral de la Armada Argentina desde Puerto Deseado a Comodoro Rivadavia, los muertos fueron trasladados a Bahía Blanca en un F-27 pilotado por el vicecomodoro Ricardo Quellet.
El 6 de mayo, se produjeron ataques sin víctimas. En horas de la tarde arribó un C-130H matrícula TC-65 en el cual se pudieron evacuar ocho heridos transportados por las ambulancias de la Fuerza Aérea.
El personal transportado por el TC-65 fue el primer grupo de heridos en combate que llegó a Comodoro Rivadavia. A las 23:00 se los reembarcó en el C-130H matrícula TC-72 hacia El Palomar.
El 7 de mayo se evacuaron a Comodoro Rivadavia en el C-130H matrícula TC-68 diecisiete heridos.
El 8 de mayo, se requirió a Buenos Aires el envío de sangre en reemplazo de la ya utilizada.
El 10 de mayo, se produjeron nuevos ataques que ocasionaron más bajas.
El 12 de mayo, el cañoneo naval ocasionó nuevas víctimas, especialmente en el Regimiento de Infantería 25.
El 13, se evacuaron diecisiete heridos en C-130H. Se recibieron unidades de sangre del continente.
El 14, se produjeron nuevos ataques y nuevas bajas.
El 15, se procedió a evacuar nueve heridos por vía aérea, algunos de ellos operados. Los puestos de socorro y el Hospital Militar Conjunto funcionaron sin inconvenientes.
El 17, como consecuencia de los ataques se produjeron nuevas bajas que fueron evacuadas por vía aérea.
El 18, el cañoneo naval ocasionó bajas, que fueron tratadas exclusivamente en el hospital.
El 19, se evacuaron cinco heridos en C-130H. Además se recibió material sanitario solicitado por radio.
El 20, se recibió material de reposición de sanidad y se evacuaron cinco pacientes entre heridos y

Cronología de acciones

Martes 4 de mayo

El parte meteorológico

El cielo se presentó nublado, con buena visibilidad y precipitaciones aisladas; un frente cálido se aproximaba desde el Norte, próximo a las islas, y las afectó con abundante nubosidad; techos de 900 metros.

La situación táctica

La flota enemiga, alejada prudentemente de nuestro alcance, intentó una nueva incursión con sus portaaviones y correspondientes escoltas, HMS *Sheffield*, HMS *Arrow*, HMS *Yarmouth*, HMS *Glasgow* y HMS *Coventry*, con la finalidad de atacar nuestros aeródromos, en especial BAM Cóndor, y destruir sus *Pucará* que habían retornado de su despliegue, en el Aeródromo Auxiliar Calderón. Simultáneamente, a las 05:33 hs, se estaba realizando la operación *Black Buck II*, la cual, pese al tremendo esfuerzo requerido para su ejecución (dos aviones *Vulcan* y diez *Victor* como aviones cisternas), tampoco logró hacer blanco en la pista.

Para nuestra desventaja, sus elementos infiltrados, ya en la población *kelper* u operando independientemente, comenzaban a remitir a sus comandos datos valiosísimos respecto de nuestra defensa y despliegues, tanto aéreos, como terrestres y navales.

La batalla por la información

Sin duda, a esta altura del conflicto comenzaba a materializarse la batalla por la información, en la que ambas partes comprendían que su obtención oportuna era vital para la planificación y ejecución de las operaciones. DETALLE

El ataque a un "Blanco Grande"

Esta importantísima operación aérea, fue ejecutada y planificada con absoluta idoneidad en todos sus aspectos, aunque, por las características del ataque, no se pudieron comprobar en el momento los daños ocasionados y el objetivo naval preciso que se batió. ¿Blanco en el portaviones HMS *Hermes*? DETALLE

Los ataques de la Task Force

Aprovechando el mal tiempo reinante en el continente, el *Carrier Battle Group*, en la forma ya explicada, se aproximó a Malvinas, y operó sólo con sus medios aéreos de la siguiente forma:

08:00 hs. Aproximó a la BAM Malvinas a dos *Sea Harrier* que sólo se acercaron al aeródromo, sin entrar a distancia de tiro de nuestra artillería antiaérea, posiblemente en exploración y reconocimiento, para verificar daños del ataque del *Vulcan*).

13:10 hs. Ataque de tres *Harrier* a la BAM Cóndor, con los siguientes resultados, según el relato del Diario de Guerra del Grupo 1 de artillería antiaérea en Darwin

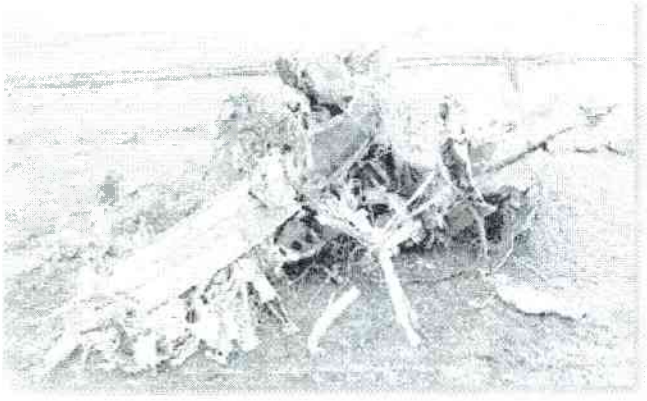
acciones armadas disminuyendo el caudal de heridos, (más de 400 en las últimas noventa y seis horas). Médicos ingleses ingresaron al Hospital Militar Conjunto, permitiendo el tratamiento de los heridos argentinos.
El 15 de junio, los heridos argentinos fueron evacuados en helicóptero al buque hospital ARA Almirante Irizar. Luego de evacuado el último herido, se ordenó al personal del hospital a dirigirse al aeropuerto en carácter de prisioneros, permitiendo el uso de las ambulancias de Fuerza Aérea en casos de necesidad.
El 16, en el campo de prisioneros el personal sanitario aconsejó el uso del agua potable, la que estaba contenida en los pozos dejados por las bombas. En el puesto de socorro se atendieron afecciones menores.
El 17, los prisioneros vivían en condiciones deplorables, con escasos alimentos y durmiendo al aire libre cubiertos sólo con restos de lonas de las carpas mientras se incrementaba el frío.
El 18, continuaron las mismas condiciones. Parte de los prisioneros fueron evacuados en el buque ARA Bahía Paraíso y entre ellos el 70 % del personal de sanidad de Fuerza Aérea Argentina.
El 19 de junio, los últimos prisioneros en salir del aeropuerto fueron embarcados en el buque inglés MV Norland donde se le ordenó al mayor Espiniella hacerse cargo de los heridos y enfermos argentinos. Se comprobó un alto número de efectivos de Ejército con pie de trinchera.
El 20, el MV Norland se dirigió a Puerto Madryn (Chubut) donde fueron desembarcados los prisioneros y de allí trasladados a sus unidades de origen y a hospitales.
El 22, noventa y un prisioneros de la Fuerza Aérea quedaron en Ayax Bay hasta el 30 de junio, asistidos en caso de necesidad por médicos británicos. (Figura N° 6)
El 1° de julio, los prisioneros fueron alojados en el barco MV Saint Edmund, el 12 partieron de Puerto Argentino, el 14 desembarcaron los últimos prisioneros en Puerto Madryn, y el 15 un Boeing 707 los trasladó a Ezeiza donde los esperaban las autoridades de Fuerza Aérea. (Figura 8)

PROCEDIMIENTOS MÉDICO-QUIRÚRGICOS EN EL TEATRO DE OPERACIONES

Las heridas observadas durante el conflicto fueron, en su casi totalidad, producidas por impactos de artillería.
La mayoría de los heridos que llegaban al Hospital Militar Conjunto presentaban lesiones tales como: fracturas cerradas o expuestas, únicas o múltiples, desgarro de partes blandas, piel, músculos, amputaciones traumáticas, dedos, pies, manos, lesiones vasculares, sección, lesiones tendinosas, lesiones nerviosas.
También se observaron lesiones y heridas del tronco, (hemo-tórax, hemo-neumotórax, perforación de vísceras huecas, hemoperitoneo, heridas de vísceras abdominales, hígado, riñón, bazo).
Las heridas cerebrales y de globos oculares fueron muy escasas; las quemaduras también y fueron de grados A o AB, poco extensas.
Se trataron aproximadamente cuarenta traumatismos a nivel buco-maxilo-facial, la mayoría, por esquirlas y heridas contusas.
El tratamiento de las bajas, en el puesto de socorro, fue muy satisfactorio merced a la rápida y eficiente asistencia médica y por contar con los elementos necesarios.
Los heridos de Darwin fueron trasladados en helicópteros al Hospital Militar Conjunto. Las bajas se recibían en la sección Recepción y Clasificación de Heridos por cada uno de los equipos correspondientes, (un médico, un enfermero y un médico a requerimiento). En el ambiente calefaccionado, al herido le cortaban la ropa, hacían el diagnóstico y realizaban el tratamiento corres-

Día 4: Cerca del mediodía atacan tres Harrier desde el Este, el primero es derribado por una ráfaga de 35mm del Ejército, cayendo a un costado de la pista. El avión lleva la matrícula XZ 450 y su piloto es Nick Taylor, quien muere en la acción. El segundo avión es alcanzado por el fuego de la pieza N° 6 de 20 mm, se aleja humeando y lanza sus bombas sobre la zona Darwin, que no explotan. El tercero, ante el fuego de 20 mm gira hacia el Sur lanzando su carga a un campo vacío.

Este fue un día de festejo, pues se había rechazado por primera vez un ataque aéreo con saldo netamente favorable, no pudieron tirar sus bombas en los blancos y no hubo bajas propias.



Restos del *Sea Harrier* del HMS *Hermes*, piloteado por el LtCdr Nick Taylor

La operación *Black Buck II* (Ataque de avión *Vulcan*)

Esta misión se concretó a las 05:33 hs, sobre la BAM Malvinas, sobrevolándola con rumbo N-NE y lanzando diecisiete bombas con retardo, de hasta dos horas, que impactaron a 45° de la cabecera 08, pero sin afectar la pista, aunque hiriendo levemente, a dos soldados del Ejército Argentino.

Esa noche fue tranquila para los defensores de Puerto Argentino; la Task Force no atacó en horas nocturnas.

El Aviso Sobral

Lenta y dificultosamente, el Aviso Sobral, con sus muertos a bordo, navegaba (en posición desconocida, dado que no emitía mensajes), hacia nuestro continente. Su acción de búsqueda y rescate de dos tripulantes del *Canberra* eyectados, será permanentemente reconocida por la Fuerza Aérea Argentina.

MAY 03 <<< Cronología >>> MAY 05

spondiente a sus lesiones. Si el paciente presentaba sección de vasos, perforación de vísceras huecas o signos de hemorragias abdominales, lo trasladaban en forma urgente al quirófano. En otros casos, (ej.: fractura expuesta), el paciente era tratado hasta compensar el shock y luego intervenido. En el interín se le suministraba suero antitetánico, antibióticos y, de ser necesario, se hacían placas radiográficas, etc.

El criterio seguido en cirugía fue ser lo más conservador posible. De los 1.200 heridos y enfermos internados asistidos, se destacó el bajo índice de complicaciones. Mientras estuvieron en el Hospital Militar Conjunto; no hubo infecciones sobre agregadas, en ningún caso y la mortalidad fue ínfima. Un paciente falleció en el postoperatorio de un hemo-neumotórax, con evisceración abdominal y estallido de bazo. Otro paciente murió en el postoperatorio por amputación de masa muscular en ambos muslos y de músculos de la región glútea. No hubo, en general, problemas psiquiátricos.

Los pacientes con heridas leves, lesiones por esquirlas, fracturas pequeñas o cerradas e inmovilizadas, eran derivados al hospital civil donde quedaban a cargo de uno o dos teniente primeros de Ejército y todos los días, se controlaba el tratamiento y la evolución. El resto de los pacientes quedaban internados en el Hospital Militar Conjunto.

Se alquiló una casa a cincuenta metros del hospital para internación de pacientes o heridos leves. Las bajas asistidas en las últimas setenta y dos horas de combate fueron alrededor de 400, cifra que hubiese superado la capacidad de internación, de no haberse contado con el hospital civil y la casa mencionada.

Algunos heridos completaban su tratamiento en el hospital, otros recibían las últimas atenciones en el continente. La necesidad de dejar quirófanos libres, impuso la tarea de evacuar al continente la máxima cantidad de heridos de todo tipo. De esta manera se podría mantener con vida a los más comprometidos.

HELIPUERTO

Se acondicionó un terreno en el predio aledaño al hospital con el asesoramiento del mayor Posse, del Escuadrón Helicópteros de la Fuerza Aérea Argentina. Se utilizó una topadora del Ejército y fue balizado por personal de la Aeronáutica (balizamiento eléctrico).

PLAYAS PARA AMBULANCIAS

Se contaba con una playa de estacionamiento de ambulancias situada sobre la puerta principal del Hospital Militar Conjunto. Se acondicionó un patio interior como playa para carga y descarga de heridos.

DEPÓSITO PARA CADÁVERES

Se instaló una carpa en los fondos del Hospital Militar Conjunto. Los cadáveres eran envueltos, al principio, con un plástico semi-transparente, que se unía con tela adhesiva; posteriormente se recibieron fundas de plástico blanco opaco con cierre automático. Finalmente, los cadáveres eran enterrados en el cementerio local, en un sector dispuesto por el personal militar. Odontólogos de la Fuerza Aérea y del Ejército y el bioquímico de la Armada se encargaron de los entierros del personal de sus respectivas armas.

Cronología de acciones

Martes 4 de mayo

DETALLE 1

La batalla por la información

La información de la Task Force
La Task Force era, ahora, consciente de sus grandes deficiencias en este aspecto. Al no disponer de la información satelital y/o electrónica (*Big Bird* y otros satélites), complementada por nuestras acciones de desinformación y contrainformación, debían confiar en la búsqueda de observadores visuales en tierra, submarinos, y los elementos electrónicos embarcados, de poco alcance, a costa de arriesgar valiosos buques en posiciones de piquete radar.

A esto se debió que tuvieran que comprometer acciones peligrosísimas, desde el punto de vista político, estratégico y militar, como fue la de helitransportar grupos comandos a Punta Arenas (Chile), a fin de lograr información relativa a nuestro despliegue y movimientos aéreos.

La información propia
Por su parte la FAA, que como hemos dicho, no estaba preparada para operar en un Teatro de Operaciones marítimo de tan grandes proporciones, ni contra objetivos navales en constante y veloz desplazamiento, también sufría la falta de información adecuada. Pese a ello, puso esfuerzo, y sobre todo imaginación, para resolver este problema.

Desde el comienzo del conflicto, la FAA instaló el Centro de Operaciones Electrónicas (COE), que comenzó a crecer rápidamente en equipamiento, organización y funcionamiento, y ya a esta altura del conflicto, proporcionaba información segura, aunque con alguna demora.

Se recurrió a disímiles medios aéreos, desde aviones comerciales de largo alcance, dotados de gran velocidad y techo, hasta los propios de transporte aéreo, y helicópteros, a los cuales reforzó electrónicamente, empleándolos para buscar y producir información.

Asimismo, se organizó en las islas y en el litoral continental austral, una Red de Observadores del Aire (ROA), bien enlazada y centralizada, que se destacó no sólo en la observación aérea, sino también, naval y terrestre.

En las islas, la ROA estuvo conformada por dos redes que operaron en forma independiente: la red Norte, instalada en la isla Soledad, constituida casi en su totalidad por radioaficionados civiles de la provincia de Córdoba y dependientes de Puerto Argentino; y la red Darwin, constituida por personal militar superior de la Fuerza Aérea, dependiente de la BAM Cóndor.

La red Darwin fue organizada y definida por el servicio de comunicaciones de la BAM Cóndor, cuyo jefe fue el Cap Héctor

COCINA

Se disponía de una cocina propia dentro del hospital, que formaba parte de las instalaciones del edificio. Las tareas culinarias eran realizadas por personal de Ejército.

DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL

Al desplegar parte del personal militar de la Fuerza Aérea a Darwin, se envió personal de sanidad compuesto por dos médicos: primer teniente Miranda Abos y primer teniente Beranek, y dos enfermeros: suboficial Pérez y cabo principal Sosa.
En Puerto Argentino el personal de sanidad se distribuyó de la siguiente forma:

Hospital militar conjunto:

. Mayor Federico Espiniella (recepción y clasificación de heridos - terapia intensiva - gas troenterología - clínica médica)
. Mayor Juan Martín (recepción y clasificación de heridos - urólogo - cirujano)
. Mayor Roberto Stvrtecky (odontólogo - cirujano máxilo-facial - búsqueda, acondi — cionamiento de cadáveres)
. Traumatólogía: primer teniente Gustavo Revol o primer teniente Héctor Oudkerk (rota tivos)
. Cirujía: capitán Rubén Loncharich o primer teniente César Bianconi (rotativos)
. Anestesia: personal civil R. Morales o primer teniente Benito Fonseca
. Clínica: capitán Jorge Fernández Reuter o primer teniente Antonio Borraccio o primer teniente Edgardo Almitrani.
. El suboficial ayudante Carlos Rosales se hizo cargo de una de las ambulancias del Ejército Argentino.
. El suboficial García era el encargado de radiología, y en muchas oportunidades, colaboraba el cabo principal Carlos Saldivia, cuando no estaba de turno en el PUSO (puesto de socorro).

PERSONAL DE EVACUACIÓN AEROMÉDICA

La cantidad de heridos por evacuar determinaba el personal de evacuación. Por cada seis o siete pacientes se disponía de:

. Un oficial (mayor Espiniella - mayor Martín - mayor Stvrtecky)
. Un enfermero (personal que estaba de descanso)
. Dos camilleros.

PUESTO DE SOCORRO

Se constituyeron equipos que hacían turnos de veinticuatro horas y descansaban las veinticuatro siguientes, excepto que las necesidades requirieran sus servicios, como ocurrió desde el día 11 al 14 de junio inclusive.
Los equipos estaban integrados por: dos médicos, tres enfermeros y cuatro camilleros (soldados).

. Médicos clínicos: capitán Fernández Reuter, primer teniente Borraccio, primer teniente Almitrani.
. Cirujano o traumatólogo: capitán Loncharich, primer teniente Revol, primer teniente Oudkerk, primer teniente Bianconi.
. Enfermeros: suboficial auxiliar Ortiz, cabo principal Lucarelli, cabo principal Quiroga, cabo prin—

Eduardo Re. Fue conformada por cuatro Puestos de Observación Aérea (POA), cuyo cobertura se realizó con cinco oficiales, uno por puesto y uno en cabecera, y cuatro conscriptos no permanentes. Los cinco oficiales eran alféreces, Rómulo Sassone, Jorge Blázquez, Mario Eduardo Egurza, Andrés Gazzo y Eduardo Daghero.

Se disponía también de nuestro sistema de Vigilancia y Control Aéreo (VYCA) en Malvinas que centralizaba la ROA en las islas; poseía el radar *Westinghouse TPS 43* de FAA y un radar *Cardión* del Ejército Argentino, que le proporcionaba datos. Toda esta información centralizada y depurada, servía para guiar y actualizar la situación de nuestras tripulaciones de combate procedentes del continente, comunicarla a su propio comando (CATOM), quien a su vez la remitía colateralmente al Comando de la FAS, proveyendo datos que también fueron utilizados por el Ejército y la Armada. Aún después de haber caído prisioneros, personal de la FAA logró hacer comunicaciones clandestinas con el continente, merced, principalmente, a la capacidad del My Antonio González Iturbe.

El radar estuvo fuera de servicio por un día completo sólo una vez, para repararle daños provocados por un misil inglés, que cayó muy cerca.

Por su parte, la Armada poseía dos aviones *Neptune*, que agotados, materialmente, dejaron de volar a partir del 15 de mayo. Uno de estos aviones fue el que a las 09:30 hs ubicó las formaciones navales enemigas en las siguientes posiciones:

- Un grupo, en coordenadas: 52º 33' S / y 57º 40' O.
- Otro grupo, en coordenadas: 52º 48' 05" S / y 57º 31' 05" O.

cipal Albet, cabo principal Saldivia, cabo primero Campos, cabo primero Fulleringer, y dos enfermeros del Ejército: suboficial ayudante Rosas y suboficial principal Olivo.

El puesto de socorro detrás de una loma a 200 metros. del edificio del aeródromo, de tal modo que uno de sus lados quedaba protegido por el accidente geográfico natural y el otro se lo cubrió con parantes y tierra. (Figura N° 3).
Se solicitaron bolsas de arena para completar el refugio o cobertura. Fueron provistas en muy escasa cantidad, aproximadamente 30 de un total de 400 que eran necesarias. En el techo de la carpa se colocó una bandera blanca con la cruz roja, de un metro de lado. Más tarde los delegados de la Cruz Roja Internacional informaron que a más de 1.500 metros sólo son visibles las cruces de más de diez m de lado.
El Puesto de Socorro contaba con todos los materiales necesarios para la recepción de bajas del aeródromo y su clasificación. Se efectuaba el primer auxilio necesario y luego se evacuaba al Hospital Militar Conjunto.
Se disponía de treinta camillas, tubos de oxígeno, cajas de curaciones, canalización y traqueotomía, férulas, etc. Se lo dotó de luz eléctrica y de dos calefactores a combustible líquido.
La única carpa que no fue destruida durante el período que abarcó el conflicto fue la que se montó para que funcionara como puesto de socorro.

REFUGIO

Fue instalado al lado del Puesto de Socorro. Al principio fue bastante precario dada la debilidad de algunas de sus paredes y del techo, (madera, lona y tierra), y por no estar provistos de bolsas de arena para una buena defensa. Luego, a mediados de mayo se mejoró su instalación con vigas y paneles metálicos para pista, que le dieron mayor solidez y capacidad.

AMBULANCIAS

Las ambulancias demostraron ser aptas para el terreno de las islas Malvinas merced a su doble tracción. Tenían el inconveniente de alto consumo de combustible que, en situación de escasez, limitaban su accionar.
Por indicaciones de la Cruz Roja Internacional, las mismas deberían estar totalmente pintadas de blanco y con la cruz roja en todos sus lados. Sólo se pudo pintar una de las dos provistas.

HELICÓPTEROS

Se dispuso de dos helicópteros sanitarios provistos por el Ejército Argentino con su correspondiente tripulación. En caso de evacuación se disponía de un médico que rotaba por arma y por misión. Cuando se intensificó el bloqueo aéreo, la evacuación por helicóptero se incrementó.

DETALLE (2)

Cronología de acciones

Martes 4 de mayo

El ataque a un "*Blanco Grande*"

Esta operación aérea, planificada y ejecutada por la Aviación Naval, mediante el avión explorador *Neptune* y dos aviones *Super Etendard*, portando cada uno un misil *Exocet*, contó con el siguiente apoyo de la FAA:

Lear Jet LR-35, indicativo "*Dardo*"; misión: diversión. Tripulación: 1erTen Eduardo Blanco, Ten Luis Herrera, CP Dardo Rocha; despegó de Río Grande, a las 09:40; arribó a las 1 1:00 hs.

ENRIQUE

Hercules KC-130, indicativo "*Rata*", tripulación: Vcom Eduardo Pessana, 1erTen Gerardo Vaccaro, My Eduardo Gómez, CP Mario Cemino, CP Luis Martínez, SAux Oscar Ardizzoni, SAux Mario Amengual, SAux Manuel Lombino. Esperó en 50º 30' S / y 65º 30' O a nivel FL 100 y reabasteció, en su vuelo de ida, a los dos *Super Etendard*, "*Vincha*" C/C Bedacarratz, T/N Mayora. Despegó de Río Gallegos a las 08:45, arribó a Río Grande a las 13:45 hs.

Dos *M-5 Dagger*, indicativo "*Pollo*", misión: cobertura del *Hercules KC-130* y los dos *Super Etendard SUE*; armamento: dos cañones y misiles *Shaffrir*. Tripulación: Cap Amílcar Cimatti, Cap Higinio Robles. Despegaron de Río Grande a las 10:20; arribaron a las 13:00 hs.

C-437

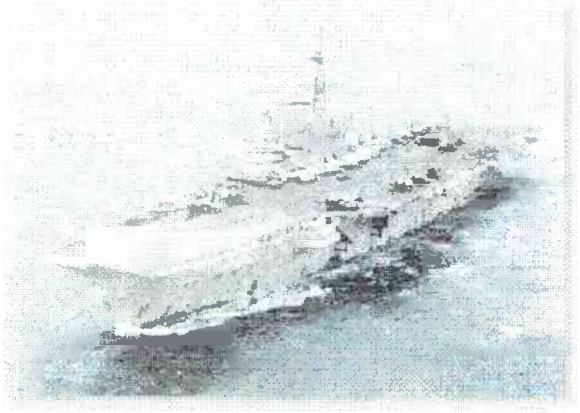
C-414

Dos *M-5 Dagger*, indicativo "*Talo*", misión: cobertura avión *Neptune*; armamento: dos cañones y misiles *Shaffrir*. Tripulación: Cap Carlos Moreno, Ten Ricardo Volponi. Despegaron de Río Grande a las 16:00; arribaron a las 17:00 hs.

C-431

C-429

Luego del reabastecimiento en vuelo. los dos *Super Etendard* siguieron rasante, engancharon el objetivo de mayor tamaño y lanzaron los *Exocet* (hora 11:04). Regresaron inmediatamente a Río Grande.



ANEXO 1

PUERTO ARGENTINO
Hospital Militar Conjunto

DOTACIÓN DE SANIDAD

ARMA	EFECTIVOS DESTACADOS EN LAS ISLAS	PROFESIONALES	AUXILIARES
Ejército	7.280	26	30
Armada	2.090	7	5
Fuerza Aérea	820	12	9
Totales	10.190	45	44

PATOLOGÍAS NO BÉLICAS (consultadas)	HERIDOS POR ACCIONES MILITARES	INTERNACIONES BÉLICAS Y NO BÉLICAS
3.050	630	1.200

LAS EVACUACIONES AEROMÉDICAS REALIZADAS DURANTE LA ACCIÓN BÉLICA

La Dirección General de Sanidad coordinó con el Comando de Transporte para que en los vuelos de C-130H a Malvinas, forme parte de la tripulación un médico y un enfermero. Los vuelos de regreso a Comodoro Rivadavia siempre se organizaron como sanitarios para evitar la saturación del Hospital Militar Conjunto. Se evacuaron 400 pacientes en 31 vuelos, pertenecientes a las tres armas. Veintiocho fueron frustrados por intersección enemiga en la zona.

En la etapa previa al bloqueo aéreo la evacuación de enfermos y heridos se realizaba dentro de las veinticuatro horas.

Establecido el bloqueo, los pacientes debían permanecer varios días hasta ser trasladados, no obstante la evolución de los mismos fue satisfactoria.

Se nos informaba de la llegada de una máquina, a veces con tiempo suficiente, (más de una hora), y otras con poco margen para una evacuación efectiva, (entre treinta minutos y una hora); los pacientes fracturados que portaban férulas y los operados de abdomen con suero y drenajes, llevaban más tiempo para ser trasladados en las ambulancias.

Cuando los aviones se demoraban, las ambulancias con los heridos llegaban a tener que esperar

El HMS Hermes navegando al este de Malvinas

El resultado de este ataque

Esta importantísima operación aérea, fue ejecutada y planificada con absoluta idoneidad en todos sus aspectos, aunque, por las características del ataque, no se pudieron comprobar, en el momento, los daños ocasionados y el objetivo naval preciso que se batió.

Una de las cosas que se pudieron detectar fue que la actividad aérea cesó por completo, desde uno de los dos lugares de donde provenían normalmente, notándose luego, que operaban desde un único lugar en el mar, en la cantidad y frecuencia que sólo un portaviones les permitía.

Para la aviación de combate de la FAA, que debía penetrar una intrincada red defensiva, y llegar hasta las proximidades de los buques para lanzar su armamento, a sólo decenas de metros del objetivo, existía la posibilidad de evaluar la información fílmica y la impresión visual de los pilotos, y permitía al comando calcular los daños, e identificar con bastante precisión el tipo, al menos, de buque impactado.

En cambio, el moderno sistema de armas que poseía la Aviación Naval, no exigía el contacto visual con el objetivo. Por medios electrónicos, un radar de tiro permitía, a cincuenta kilómetros, seleccionar el blanco y registrar el mismo en la memoria del misil; la tripulación ejecutaba su lanzamiento, a treinta y cinco kilómetros, e inmediatamente, abandonaban el área.

Analizaremos entonces este ataque en sus distintas versiones.

Versión británica:

> *Un misil argentino impactó en el HMS Sheffield (destructor tipo 42); se inició un incendio que luego escapó al control de la tripulación. Cuando no había ya esperanzas de salvar la nave, la tripulación la abandonó. Todos fueron rescatados. (información dada el 4 de mayo de 1982 por el portavoz británico)*

Simultáneamente a este anuncio oficial, la prensa oral y escrita británica abundó en detalles (sorpresivamente, hasta la fecha los medios periodísticos se quejaban de que la información era escamoteada), con profusión de fotos y relatos que confirmaban el hundimiento del HMS *Sheffield*. Posteriormente, mucho se ha escrito, por parte de autores ingleses, sobre este ataque, y todos confirman sin asomo de duda que fue el HMS *Sheffield* el que recibió el impacto. Este inició un incendio, que obligó a su abandono y consecuente hundimiento varios días después.

Evaluación de la aviación naval:

La información producida por los aviadores navales que efectuaron el ataque, a su regreso a la BAM Río Grande, puede sintetizarse así:

- Ambos aviones *Super Etendard* tuvieron ecos largos en su radar de tiro, de un buque grande y uno chico.

hasta tres horas en la cercanía del aeropuerto dependiendo la permanencia en el lugar de las alarmas rojas. (Figura N° 9)

Los pacientes evacuados eran enviados con copia de la historia clínica o con una tarjeta de evacuación. Eran subidos al avión en sus respectivas camillas cubiertos con ropa interior (a veces) y con dos o tres mantas.

La evacuación aérea ocasionaba la pérdida de camillas y mantas que sólo eran repuestas por la Fuerza Aérea.

También se debió prever un depósito de intendencia para proveer ropa a los heridos.

Los equipos médicos de aeronavegación que dependían del Hospital Reubicable de Comodoro Rivadavia se integraron de la siguiente manera:

1° equipo:	capitán Jorge Testa cabo primero Claudio Tuñón
2° equipo:	capitán Guillermo Müller cabo primero Daniel Rojas Saavedra
3° equipo:	capitán Adolfo Schmidt cabo primero Oscar Cortinez
4° equipo:	primer teniente Carlos Cerutti suboficial auxiliar Juan Chamau

Si bien existía una directiva para el traslado de heridos, la misma debió ser desestimada ya que ella no contemplaba los múltiples inconvenientes surgidos por la celeridad con que se debía cargar la aeronave.

El escaso tiempo disponible hacía que, en cuanto quedaba libre la bodega, los heridos que no requerían camilla ascendían por sus propios medios o ayudados por camilleros y se ubicaban en los asientos laterales de la cabina. Los pacientes más graves que requerían camilla eran dispuestos en el centro del avión.

Toda vez que arribaba un avión del continente, las dificultades estaban dadas por la oscuridad en que se operaba, los factores climáticos, (frío y viento), el ruido ensordecedor de los motores y la confusión general. Todo ello conjuraba para que el médico de a bordo no llegara a tomar la totalidad de las novedades referente a los pacientes a evacuar sino una vez iniciado el regreso y mediante un resumen que era entregado por los oficiales de sanidad destacados en la isla.

Durante el vuelo se autorizaba a utilizar linternas de bolsillo para lo estrictamente necesario, (control de sueros, curaciones, administración de inyectables). Las continuas sacudidas de la máquina por la baja altura a la que se desplazaba hacían dificultosa la actividad. Los fármacos más utilizados durante el vuelo eran analgésicos y ansiolíticos. (Figura N° 10)

Una vez en la IX Brigada Aérea, los heridos eran trasladados en ambulancias hasta un hangar calefaccionado donde se efectuaba su clasificación. Posteriormente, si pertenecía a Fuerza Aérea se lo internaba en el Hospital Reubicable. Los heridos de Ejército y Armanda eran trasladados a los lugares donde las fuerzas indicaran.

Para la clasificación del personal de heridos se implementó una comisión de recepción de la cual formaba parte un oficial de la especialidad psiquiatría para prestar apoyo psicológico.

Además de las evacuaciones realizadas con C-130H se realizaron otras con aviones F-28, F-27, Twin Otter, Merlin y helicópteros.

- Ambos engancharon en su selector al grande, y dispararon simultáneamente su respectivo misil.
- No fueron interceptados y regresaron con normalidad a su base.
- No confirmaron el impacto.

Desde el punto de vista de la FAA:

Si bien al principio la FAA recibió entusiasmada la versión británica respecto del objetivo naval batido este día, de a poco fue elaborando otra hipótesis:

- El *Carrier Battle Group*, al mando del comandante Woodward, repitió la misma maniobra del día anterior, con la diferencia que ahora navegaba en rumbos contrarios a aquélla, o sea E-NE, y con dos portaviones y sus respectivas escoltas.
- Los *Super Etendard* de la Aviación Naval, dispararon sus dos misiles contra esta formación, que navegaba en posición 52º 35' S y 57º 33' O.
- Un buque habría recibido impacto
- El *Exocet* restante, afectado por contramedidas electrónicas, podría haberse perdido en el mar

El 4 de mayo, los portaviones estaban, uno al E-NE, el otro al E-SE, a una distancia entre 90 y 120 MN de Puerto Argentino. En el continente se esperó este momento para lanzar el ataque. De acuerdo al relato My Gilberto Oliva:

> *... luego del mismo, sin necesidad de confirmación, tuvimos la certeza del éxito de la misión porque cesó la actividad aérea (ecos en el radar), desde ese punto. Sólo les quedaba un portaviones. El 30 de mayo les sucedió lo mismo luego del ataque al HMS "Invincible", pero el caos fue más evidente.*

Se veía cómo reagrupaban a sus aviones *Sea Harrier*, mandándolos en breves vuelos de una fragata a la otra, de acuerdo a cómo habían sido recuperados en el desbande provocado por el ataque. Durante unos días, prácticamente, no hubo ataques aéreos enemigos, pero luego se fueron recuperando. También se estima que comenzaron a operar desde tierra, en la zona de la bahía de San Carlos, desde antes de la caída de Darwin el 29 de mayo.

La hipótesis de la FAA es que el portaviones HMS *Hermes* habría recibido un impacto, causándole daños, y se retiró al Este.

A-4C en un bunker. En caso de producirse una alarma por ataque, los aviones eran evacuados para su protección en bunkers.

Las condiciones meteorológicas eran marginales: 8/8 nubosidad baja, las frecuencias del día habían sido cambiantes y estaban ya preparadas las que se utilizarían el día 30 de mayo, razón por la cual, fui designado como director de vuelo y reunir toda la información. Ubicado en la torre de vuelo, juntamente con el mayor Lupiáñez (jefe del escuadrón A-4C), asistimos al despegue. Fue algo digno de destacar la rapidez con que estuvieron listos los aviones, mientras en una cabecera estaban en marcha 2/3 M 5, en la otra estaban tres A-4C, cuyos tripulantes eran el capitán García, el teniente Farías y el teniente Casco. Por una falla pequeña, dos de los tres A-4C, regresaron a la zona de refugio, lo que motivó, a la escuadrilla de M 5, al despegue cuando ya se estaba en nocturno y con techos más bajos. Estos salieron con rumbo general 070°, para luego virar por izquierda y dirigirse a Tandil. Posterior a esto, ocuparon los tres A-4C y despegaron, desde cabecera 25, en forma individual, colocando viraje por izquierda, por razones orográficas, pasando, casi inmediatamente, a condiciones de vuelo por instrumentos (IMC). Una vez en el aire, les transmití las coordenadas de los principales puntos para que los introdujeran en el navegador OMEGA, que equipa a todos los aviones.
El resto del personal permaneció, en alerta, en la Base Aérea Militar hasta, aproximadamente, las 23:00, en que fuimos trasladados a nuestros alojamientos, por haber cesado la alerta.

PUENTE AÉREO

.C-130H. Matrícula TC-65, indicativo MARTE. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: mayor Ricardo Bolzi, capitán Sergio Sampietro, mayor Orestes Vila, cabo principal Ricardo Camino, cabo principal Oscar Fraire, suboficial auxiliar Roberto Ovejero, suboficial auxiliar Carlos Salzano, mayor Marco Brugo (Dirección General de Sanidad) y suboficial auxiliar Juan Chamau. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 19:30, arribó a las 23:55; no pudo aterrizar en Malvinas por situación táctica desfavorable.

.C-130H. Matrícula TC-66. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: vicecomodoro José Demarco, mayor Juan Maclay, capitán Juan Martearena, suboficial auxiliar Emilio Farina, cabo principal Mario Rulli, suboficial mayor Miguel Castillo, suboficial auxiliar Carlos Cortez, capitán (médico) Enrique Testa, cabo primero Omar Tuñón. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:30, arribó a las 20:30; no pudo aterrizar en Malvinas por situación táctica desfavorable.

Cronología de acciones

Miércoles 5 de mayo

El parte meteorológico

El día comenzó con cielos quebrados, un frente frío que se desplazaba hacia el este, encontrándose a mitad de camino entre el continente y las islas; la nubosidad se compactó sobre las mismas. A partir del medio día, cielo cubierto con probables precipitaciones, y disminución de techo y visibilidad.

Avistaje del Sobral

Desde las 08:14, un *Fokker F-27* de la FAA, indicativo "*Sierra 1*", decolado de Comodoro Rivadavia, patrullaba nuestra plataforma atlántica en busca del Aviso Sobral. El avistaje por parte del "*Sierra 1*" se produjo a las 09:45, a 30 MN al S-SE de Puerto Deseado. Inmediatamente partió un helicóptero *Bell 212* (matrícula H-88) para búsqueda y salvamento, cuyo piloto el Ten Lucero, rescató heridos. El *Fokker F-27* continuó sobrevolando al Sobral hasta su llegada a puerto, a las 15:25. Aterrizó en Pto Deseado, por si era necesario algún traslado urgente, pero, al ser internados los heridos en el hospital del lugar, se dirigió a su base en Comodoro Rivadavia.

Relato del Ten Miguel Angel Lucero

La situación de la Task Force

Según la detección de nuestro Centro de Operaciones Electrónicas (COE), el grueso del *Carrier Battle Group* navegaba, con sus dos portaviones y escoltas, en la zona E-SE, a 195 Km de Puerto Argentino. Pero había destacado una fragata y un destructor, con tres helicópteros, en proximidades de la isla Salvaje (51° 01' S y 61° 05' O), seguramente como piquete radar.

El apresto de la FAS

Pese al mal tiempo, el Comando de la FAS había planificado varias salidas, por si mejoraba esta situación. La mayoría, escuadrillas para atacar los objetivos navales detectados en las proximidades de las islas Salvajes. Pero la meteorología no permitió que se ejecutaran esta acciones.

MAY 04 <<< Cronología >>> MAY 06

.C-130H. Matrícula TC-68, indicativo TIGRE. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: vicecomodoro Alberto Vianna, capitán Andrés Valle, capitán Roberto Cerruti, suboficial principal Pedro Razzini, suboficial auxiliar Carlos Nazzari, cabo primero Carlos Ortiz. Despegó de la I Brigada Aérea a las 07:30, arribó a las 18:35.

.Orden Fragmentaria 2240. Un C-130H, matrícula TC-64, indicativo LOCO. Misión: exploración y reconocimiento con radar. Tripulación: capitán Eduardo Senn, vicecomodoro Rubén Moro, mayor Hugo Maldonado, suboficial principal (R) Carlos Bill, cabo principal Delfino Fretes, suboficial principal Julio Daverio, suboficial principal Juan Luján. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 07:25, arribó a las 12:25.

Relato del mayor Maldonado

Despegamos de Comodoro Rivadavia a las 10:20 Z (hora del meridiano de Greenwich). Arribamos a las 15:20 Z. Misión: exploración y reconocimiento al norte del Canal San Carlos. Se trató de una misión para reubicar al Uganda. Luego de haberse estimado su nueva posición, fue localizado, en un procedimiento idéntico al del 28 de mayo, a unas 35 millas náuticas, según distancia del radar. El contacto se efectuó durante el primer pasaje del cursor, visualizando claramente el eco del Uganda y de tres fragatas alrededor.
El radar fue apagado inmediatamente y se descendió, violentamente, en razón de haberse encendido la luz verde del IFF, en forma permanente. Eso significaba que éramos captados por el radar de alguna fragata.
El escape se realizó a ras del agua y a máxima velocidad, en zigzag y hacia el oeste; debido a que el radar de Puerto Argentino nos informó de la presencia de una patrulla aérea de combate. Ese radar nos mantuvo, contantemente al tanto de su posición, con los datos del radial, distancia, rumbo y número de aviones. El regreso fue hacia el punto de espera y posteriormente a Comodoro Rivadavia, desconociéndose si se llevó a cabo ataque alguno.

Se puede comprobar, en este relato, cómo había detectado a los exploradores (C-130H), la inteligencia británica, y preparaba su caza. Ésta, tuvo resultados el 1° de junio, en la futura salida de este tipo.

.F-27. Matrícula TC-78. Indicativo TITÁN 1. Tripulación: primer teniente Ricardo Grunale, primer teniente Eduardo Rodríguez, cabo principal Juan Guzzanti, suboficial auxiliar Alberto Lorenzi. Despegó de Trelew a las 09:00, arribó a Comodoro Rivadavia a las 12:20. Despegó a las 14:50, y arribó a Trelew a las 16:00.

.F-27. Matrícula TC-71. Indicativo BOLSA 2. Tripulación: vicecomodoro Ricardo Quellet, vicecomodoro Jorge Benavente, suboficial principal Orlando Páez Cortés, suboficial ayudante Esteban Godoy. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:50, arribó a las 12:50. Despegó a las 14:50, arribó a las 17:50.

.F-27. Matrícula T-41. Indicativo PACÚ. Tripulación: vicecomodoro Juan Agnoletti, capitán Carmelo Salas, cabo principal Rodolfo Solís, cabo primero Roberto Herger.

Cronología de acciones

Jueves 6 de mayo

El parte meteorológico

Continuó una capa nubosa extensa, asentada sobre la superficie, que mantuvo condiciones de vuelo por instrumentos en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, con sólo 3 Km de visibilidad y nubes bajas a 300 m.

Apreciación sobre el enemigo

A esta altura de las operaciones y ante la aparente inactividad bélica del enemigo, el Estado Mayor Conjunto apreciaba:

- El enemigo trataba de recomponer el poder aéreo de su fuerza de ataque. En realidad cuatro *Harrier* habían sido derribados por nuestra artillería antiaérea, y varios más seriamente averiados.
- La llegada de un buque mercante y otro de asalto anfibio, con tropas, permitió suponer la intención de ejecutar un asalto masivo en el que se debe incluir, inicialmente, la participación de los buques tipo *SIR*.
- Reunión de medios en la isla Ascensión confirmaban capacidad de Gran Bretaña de operar ofensivamente sobre Malvinas entre el 8 y el 15 de mayo.

Por ello, el Comité Militar (COMIL) ordenaba ejecutar exploración aérea lejana, sobre ruta de aproximación desde la isla Ascensión, y también sobre proximidades de las isla Georgias.

Las actividades de Transporte Aéreo de la FAS

A esta altura de los acontecimientos, los defensores de Malvinas urgían, al comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, la satisfacción de sus necesidades operativas, mediante el puente aéreo.

La exploración lejana

A las 09:40 se confirmó el avistaje de un petrolero, una fragata T-21 y un submarino.

Boeing B-707, matrícula TC-91, indicativo "*Duque*". Tripulación: Vcom Joaquín Argüelles, My Armando Buira, SP Armando Rosales, SP Eenesto Wagner. Despegó de la Base Aeronaval Comandante Espora a las 06:50; arribó a las 17:40.

Boeing B-707, matrícula TC-92. Tripulación: My Juan Ossa, Vcom Otto Ritondale, SA Narciso Zárate, SA Diego Callejón. Despegó de Ezeiza a las 05:00; arribó a El Palomar a las 16:30 hs.

Los vuelos en las islas

Una de las preocupaciones del Estado Mayor del Teatro de Operaciones Malvinas, era la sospecha de que el enemigo había desembarcado grupos comandos en la isla de los Leones Marinos.

que venían de la pieza del cabo Rubina, enfocamos el monitor de la TV hacia la pieza y lo vemos al cabo saltar abrazado con el cabo Gallo y los soldados de la pieza, la que desaparece casi totalmente cubierta por los cuerpos de los soldados que se abrazaban, saltaban y gritaban eufóricos de alegría. Desde la otra pieza siento al sargento Vega que me grita: cayó aquí nomás!, al tiempo que en la radio portátil siento la voz, emocionada, del vicecomodoro Pedrozo que felicita a la sección...

El día concluía y con Morales decidimos cambiar esa noche de posición ya que era probable que el jefe de la escuadrilla hubiera descubierto nuestro puesto al sobrevolar tan bajo. El jefe de base nos autorizó. Trasladamos todo el equipo a unos 1000 metros del lugar. La noche dio paso a la quietud y en la soledad del primer turno, recé por los muertos y por el teniente de Fragata Nick Taylor, piloto del Sea Harrier matricula XZ450 del escuadrón 800 de la Royal Navy, muerto en el cumplimiento del deber.

La caída de la Base Cóndor

...Otra vez el silencio, otra vez el viento del sur y una fría llovizna fueron los dueños de Lafonia. Atrás quedaban duras horas del combate. Para unos era el dolor por la muerte de sus camaradas, por las heridas abiertas en su carne o porque ondeaba en el indomable viento austral otra vez la bandera británica. Otros no querían volver sus ojos hacia el mástil de la base; les parecía mentira que no estuviera la celeste y blanca.

Y para el enemigo era alegría, que sólo el soldado profesional entiende, la del triunfo, aunque sea en medio de la *brutalidad propia de guerra.*

Y allí nos encontrábamos los tres. El Puesto de Observación Aérea Biguá aún mantenía su zona soberana, aún presentaba batalla, allí seguíamos cumpliendo con la tarea asignada. Más solos que nunca, los tres preguntándonos que haríamos. Habíamos perdido contacto con la base, más aún, no habíamos recibido ninguna información que esclareciera nuestra situación. Nos sabíamos libres, combatientes, pero sin mandos naturales, por lo que comenzamos a tejer hipótesis sobre la suerte corrida al personal de la base Cóndor, y las alterativas que tendríamos que resolver en un territorio que ya era del enemigo.

Ordené de inmediato una buena comida caliente, ya que por los acontecimientos vividos se nos había hecho bastante difícil ocuparnos de ello. Mientras tanto, comencé a llamar al Puesto de Observación Aérea Mike 7, pues deducía que ellos tampoco habían caído prisioneros.

El resultado fue negativo, nadie contestaba nuestro llamado.

Desde hacía varias horas advertíamos la presencia de numerosos helicópteros Sea King y otros de menor porte. Aparecían desde una dirección aproximada a San Carlos, la mayoría con carga suspendida. Era escalofriante ver la magnitud de esas operaciones.

Trataba de anotar en un cuaderno la mayoría de los detalles, el tipo de helicóptero, si era carga de bultos o una pieza de artillería. Sabía la importancia de esta información, pues animaba en nosotros el espíritu de seguir combatiendo y un día presentarme en algún puesto de comando y entregar todo lo observado.

La noche llegó muy pronto pues el tiempo empeoró con viento de mayor intensidad acompañado de aguanieve. Manteniendo los mismos turnos de vigilancia anteriores, nos preparábamos a pasar esa noche llena de incertidumbre y miedo, matizada con comentarios de nuestra situación y lo que cada uno opinaba para tratar de evadirnos. Les expliqué, que si no podíamos comunicarnos al día siguiente, prepararíamos la evasión e intentaríamos acercarnos a la costa, tratando de acortar la distancia con Puerto Argentino.

Domingo 30 de mayo

Desde muy temprano comenzaron los vuelos de los helicópteros ingleses, consolidando las posiciones de Darwin y Prado de Ganso.

Entre las operaciones aéreas que, normalmente en reconocimiento ofensivo, se realizaron este día caben destacarse:

A partir de las 08:00 hs:

- Cuatro helicópteros *Puma* de Malvinas, indicativo "*Bobina*".
- Dos *IA-58 Pucará* de Darwin, indicativo "*Patria*".
- Tres *IA-58 Pucará* de Darwin, indicativo "*Gaucho*".

La planificación de combate de la FAS

A medida que el tiempo transcurría y exprimiendo una y mil veces la reducida experiencia de guerra obtenida el 1º de mayo, la FAS ampliaba su esfuerzo día a día. Esto lo demuestran los documentos de previsión que elaboró en cada oportunidad.

Sólo necesitaba:

- mejor meteorología,
- información precisa sobre los objetivos navales a batir.

Las previsiones para este día fueron de 69 salidas DETALLE. Pero el hecho de que el enemigo permaneciera fuera de nuestro alcance y de que continuara el mal tiempo, impidió la ejecución de lo planificado. De cualquier manera, esta gimnasia del comando, en cuanto a sus tareas de información, inteligencia, control, planificación y comunicaciones, y de las unidades aéreas y logísticas dependientes, que entraban y salían de estados de aprestos y alistamiento continuamente, permitía a la FAS ir elevando su nivel de capacidad operativa y mantenía muy alta la moral de su personal. Esto se demostraría, varios días más adelante, cuando el enemigo, ya reforzado, intentara el desembarco.

Actividad en la isla Ascensión

Arribaron a esta isla, en vuelo directo desde el Reino Unido, ocho aviones *Sea Harrier* y tres *Harrier FRS 1*, requeridos por la Task Force para recomponer su arma aérea en el Atlántico Sur. También zarpó desde Ascensión el buque *Atlantic Conveyor* con importantes refuerzos materiales.

MAY 05 <<< Cronología >>> MAY 07

Progresivamente los vuelos de los Gazelle y Scout se acercaban más a nuestra posición, aumentando sus radios de exploración y reconocimiento.
Vanos resultaron nuestros esfuerzos de comunicarnos con el puesto Mike 7. Intentábamos en dos frecuencias, la establecida para el día y la del día anterior, temiendo alguna descoordinación.
Como no teníamos carta topográfica de la región, en una hoja del cuaderno, y con el aporte de los tres, dibujamos los principales accidentes geográficos del istmo, recordando los vuelos en los Bell de la base.
Coincidíamos en que no podíamos replegar a Puerto Argentino ya que el Seno de Choiseul nos impedía el paso a la otra porción de la isla Soledad. El único camino posible era a través del territorio enemigo, por lo que intentaríamos todo ese día establecer contacto con M 7, y preparar para el día siguiente el abandono de nuestra posición hacia el interior de la isla. Comenzamos a preparar el equipo y a seleccionar las mejores latas de comida.
Almorzamos fuerte, teniendo en cuenta las próximas circunstancias que tendríamos que vivir. A las 14:00, como de costumbre, comencé a llamar al otro POA que suponíamos continuaba operando muy cerca del Choiseul.
-Mike 7 - "¡¡Biguá !!"
-Mike 7- "¡¡Biguá !!"
...Y continuamos segundos después esperando ansiosamente una respuesta que no llegaba.
-Mike 7- "¡¡Biguá!"
-Siete- siete- "¡¡¡Biguá!!!"
-¡¡Biguá!! ¡aquí Mike 7! nos respondieron
Con una alegría muy difícil de describir les escuchamos esas palabras esperadas durante tanto tiempo.
*-Prosiga Biguá, lo recibo muy, muy débil y entrecortado ¡aumente squelch!.**
Continuamos dialogando en texto claro alegrándonos mutuamente de que estuviéramos bien, a pesar de haber perdido nuestra querida base Cóndor y a nuestros camaradas. Ellos comunicarían a Puerto Argentino nuestra situación. Coordinamos encontrarnos nuevamente a la siguiente hora par, recomendándome cuidar la batería.
Al finalizar la comunicación nos abrazamos inmensos en una desbordante alegría, no era para menos, continuábamos en batalla. Nuestros mandos tomarían una decisión y nos ordenaría una tarea a nuestro querido Puesto de Observación Aérea Biguá.
El tiempo empeoró notablemente, el frío era intenso y comenzó a caer aguanieve. El viento helado hacía insoportable la permanencia fuera de los refugios. Los ingleses paulatinamente comenzaron a suspender sus tareas con helicópteros. Ansiosamente esperábamos la hora para establecer nuevamente el enlace con el alférez Egurza y Andy Gazzo, responsables del puesto Mike 7.
A pesar del fuerte viento que nos golpeaba a las 16:00 lanzamos nuestro llamado al aire, el mismo fue respondido luego de largos intentos que nos hacían revivir horas pasadas, temiendo que algo hubiera ocurrido a nuestros camaradas del puesto Mike 7.

Comienza el rescate

En síntesis, me informaron que al día siguiente a las 08:00 un helicóptero nos evacuaría en la posición Vasco. Si fallábamos, debíamos mantenernos allí para el día siguiente, de acuerdo a la evolución del avance inglés en la zona. Mientras escuchaba la orden pude observar la cara de asombro de mis dos soldados atentos a la conversación con el M7.
Ni bien cortamos el enlace comenzamos a equiparnos, la orden fue bien clara, había una sola alterativa de recuperación, debido al avance que experimentaba las fuerzas inglesas en nuestra zona. Mientras tanto, les expliqué a mis soldados que tendríamos una noche sin luna, que nos ayudaría mucho. Las condiciones meteorológicas eran opti-

* Sintonía fina.

DETALLE (1)

Cronología de acciones

Jueves 6 de mayo

Las actividades de Transporte Aéreo de la FAS

El puente aéreo Comodoro Rivadavia - Malvinas se había interrumpido a partir del 1º de mayo por dos causas:

1. La actividad ofensiva enemiga, en las proximidades de Malvinas, con ataques aéreos y fuego naval al aeropuerto, e intercepciones aéreas por parte de las PAC.
2. La situación meteorológica reinante desde dicha fecha.

NOTA:
En realidad, existieron dos puentes aéreos en esta batalla, aunque de diferentes magnitudes, uno desde el continente a Malvinas y el otro entre Puerto Argentino y la BAM Cóndor en Darwin. Este último se realizó con helicópteros.

A esta altura de los acontecimientos, los defensores de Malvinas urgían, al comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, la satisfacción de sus necesidades operativas, mediante el puente aéreo. En especial:

- recuperación de heridos,
- refuerzos críticos para la defensa,
- apoyo moral.

Para ello, la FAA debía ahora esforzarse en reiniciar los vuelos de transporte aéreo a las islas, único medio de comunicación remanente; y tenía que hacerlo en las condiciones más críticas, con oposición aérea enemiga, en un aeródromo limitado y con mal tiempo.

Esta fue una tarea más que se agregó al Estado Mayor de la FAS, bajo cuyo comando operacional se asignaron los *Hercules C-130* que cumplirían estas misiones.

Fue así que la FAS programó el envío de dos *Hercules C-130*, (indicativos "*Tigre*" y "*Pato*"), que decolarían desde Comodoro Rivadavia y escalonadamente arribarían a la BAM Malvinas, y en ese orden regresarían. Para su protección, la FAS concibió las siguientes operaciones de diversión, con aviones del Escuadrón Fénix:

Lear Jet LR-35, matrícula LV-OFV, indicativo "*Dardo 1*".
Tripulación: Cap Antonio Buira, Cap Carlos Pane.
Despegó de Río Grande a las 13:20; arribó a las 15:25 hs.

Lear Jet LR-35, matrícula T-22, indicativo "*Dardo 2*";
Tripulación: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera.
Despegó de Río Grande a las 13:20; arribó a las 15:25 hs.

mas para una evasión.
Repartimos la comida para aproximadamente tres días. Luego tendríamos que poner en práctica tácticas de supervivencia, claro está, si el helicóptero no venía. Además, llevaríamos la ropa de abrigo necesaria y recipientes plásticos para juntar agua.
Coloqué mi Biblia, que me acompañó todo los días, en el bolsillo de mis pantalones, junto a la cruz de Acampado. Revisamos nuestros fusiles. Los cargamos. Hice lo mismo con la pistola. Ubiqué las granadas de mano en los bolsillos de la garibaldina de invierno. El soldado Coronel tuvo la idea de llevar una botella de ginebra, la cual nos fue muy útil con el correr de la noche helada.
Para alegría nuestra comenzó a nevar, digo para alegría, pues esto restringió el vuelo de los helicópteros enemigos. Una nueva experiencia también para mis soldados, pues los dos, oriundos de provincias norteñas, nunca habían visto esa manifestación de la naturaleza.
Miramos por última vez a nuestras queridas carpas que nos albergaron tantos días, como despidiéndonos. Les arreglamos las redes para protegerlas de las visitas enemigas, y comenzamos a marchar hacia el este. La tarde moría, un fuerte viento norte más frío que nunca golpeaba nuestros rostros.
Yo a la cabeza, seguido de Morales y cerrando el paso el soldado Coronel, iniciábamos la última misión en la zona de Lafonia. Como si fuera una película pasaban ante mí imágenes y consejos de mis instructores de combate, los debía poner en práctica si quería llegar a destino sin ser descubiertos por el enemigo.
Marchábamos por la zona baja, protegidos por las lomas. De esta manera no recortábamos nuestra figura en el horizonte llano, sin obstáculos naturales donde una figura era fácil blanco de un experto en combate nocturno, como lo eran las fuerzas especiales del enemigo.
Esas zonas bajas eran por lo general verdaderos campos de arroz. Por arriba veíamos pasto y por debajo todo estaba anegado. Tratábamos de hacer el menor ruido posible, el agua superaba la caña de nuestros borceguíes, empapando nuestros pies.
El fuerte viento empujaba a los nubarrones dejando pedazos de cielo, momento que era aprovechado para observar a la Cruz del Sur y determinar los puntos cardinales para corregir nuestro rumbo. Siempre lo dije y lo sostengo hoy, Dios era nuestro navegante, pues sin brújula ni carta de la zona, con sólo un croquis hecho por nosotros, deberíamos cruzar Lafonia de noche y llegar al Seno de Choiseul, en un terreno totalmente desconocido.
Hacía muchísimo frío, la nieve había empezado a acumularse en las mochilas, pero aunque sea difícil de creer, los tres comentábamos que sentíamos calor, a pesar de tener nuestras piernas mojadas y nuestra espalda blanca de nieve. Bebíamos el agua helada de los arroyos. En uno de ellos resbalé y sentí un fuerte dolor en la cadera. En la isla, los riachos de las turberas, son muy difíciles de ver, pues serpentean entre los pastos y no son muy anchos, pero sí profundos.
Habíamos marchado casi cuatro horas, cuando de repente escuchamos voces a la izquierda de nuestra dirección de avance. Hicimos cuerpo a tierra, debíamos andar con cautela. Los dos soldados se arrastraron hasta quedar junto a mí, en voz baja nos consultábamos la distancia a la que estarían. Las voces continuaban, pero el viento hacía producir falsos sonidos en nuestros cubrecabezas, creyendo oír otras cosas, así que me saqué el pasamontañas, todos mis movimientos eran imitados por los soldados que, como yo, estaban muy tensos empuñando sus fusiles.
Fueron momentos muy difíciles. El corazón parecía que estallaba en el pecho, las manos transpiraban y entramos en una excitación generalizada.
Recomendé a Morales y a Coronel no abrir fuego si yo no lo hacía antes, pues delatarían nuestra posición y sería muy difícil cumplir con la misión del día siguiente. Deberíamos mantenernos a la espera pues no sabíamos si realmente eran ingleses o era alguna fracción rezagada de Ejército que operaba en nuestra zona.
No terminaban de pasar en mi estos pensamientos cuando un fuerte ruido, propio del encendido de una turbina llenó el pesado silencio. Nos sorprendió a los tres. Sin duda se trataba de una patrulla enemiga pues nuestros helicópteros no estaban en condiciones de operar en la noche.
Sentimos otras voces y el ruido fue creciendo. Luego, delante de nosotros se presentó la majestuosa figura, en con-

La ejecución

Hercules C-130, matrícula TC-65, indicativo "*Tigre*". Tripulación: comandante de aeronave Com Jorge Martínez, Vcom Alberto Vianna, Cap Andrés Valle, Cap Roberto Cerrutti, SP Pedro Razzini, C1º Carlos Ortiz, SAux Carlos Nazzari, SAux Juan Mamoni. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:00; arribó a Malvinas a las 15:50. Despegó a las 16:25; arribó a Comodoro Rivadavia a las 18:35 hs. Este fue el primer vuelo de transporte que rompió el bloquo británico.

Hercules C-130, matrícula TC-68, indicativo "*Pato*". Tripulación: Vcom José Demarco, My Juan Maclay, Vcom Adrián Speranza, Cap (R) Juan Martearena, SAux Emilio Farina, CP Mario Domingo Rulli, SM Miguel Castillo, SAux Carlos Cortez Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:00, arribó a las 17:40 hs (no aterrizó en Malvinas por situación táctica → desfavorable

traste con la noche de un Sea King. Nos pegamos más a la turba, como queriendo hundirnos en las raíces de los pastos, buscando esa protección que el terreno de Malvinas no brinda al combatiente, y lo escuchamos como se perdía en la oscuridad.
Esperamos unos minutos más, nos incorporamos y sigilosamente continuamos la marcha hacia el este, hacia el Choiseul, buscando el puesto Vasco. De aquí en más cada movimiento lo medíamos en extremo, tentados de abrir fuego a cuanta cosa se moviera a nuestro alrededor. La mayoría de las veces se trataba de grupos de ovejas acostadas, al resguardo de un montículo, pasando esa fría noche.
La botella de ginebra que nos recomendó llevar el soldado Coronel fue muy solicitada por los tres. En los descansos un buen trago nos daba ánimo ante el frío.
Habían pasado unas horas luego de aquel encuentro con la patrulla británica, cuando descubrimos que estabamos muy cerca del pueblo de Pradera del Ganso, pues veíamos algunas luces, ruidos de motores, seguramente de los grupos electrógenos; hasta oímos ladrar a los perros ovejeros.

Navegando en la Oscuridad

Habíamos navegado mal, nuestro rumbo había sido NE, pero a pesar del error podríamos estar muy cerca del canal, por la posición de las luces, así que comenzamos a buscar la costa acantilada del Choiseul. Aquí tuve miedo a equivocarme, pues en esa zona existen grandes entradas de agua parecidas a fiordos, o también lagunas, que podrían hacerme cometer un error, pero seguíamos confiados en el navegante que nos guiaba del cielo.
Caminamos unos minutos y apareció una costa y algunas islas en el interior de lo que nos pareció un canal. Bajamos hasta la playa que era de fondo marino. La marea la estaba cubriendo y con alegría descubrimos que era agua de mar.
Teniendo a las dos o tres lucesitas de Pradera de Ganso a nuestras espaldas comenzamos a marchar siguiendo el sinuoso contorno de la orilla descubierta. Con el transcurso del tiempo la costa se nos fue haciendo familiar, lo mismo que los islotes en el interior del canal.
En un recodo descubrimos dos botes de madera con sus respectivos pares de remos, estuvimos tentados a cruzar hacia la otra orilla, pero sobre mí pesaba la responsabilidad de cumplir con la orden impartida, el punto de recuperación era Vasco, y allí tendríamos que encontrarnos a las 08:00 de este nuevo día que estaba por comenzar.
La nieve caída casi superaba la caña de nuestros borceguíes. Eso hacia más difícil la marcha, ya que la parte superior de los acantilados con líquenes y musgos, estaba muy resbaladiza y difícil de caminar. Todo este terreno de características tan particulares estaba cubierto con la capa nívea.
Coronel, que cerraba la marcha, sufrió una caída, torciéndose un tobillo. Esto nos producía una demora en nuestros cálculos, los descansos fueron más frecuentes a fin de permitirle recuperarse.
En los lugares en que el terreno era muy abrupto, efectuábamos un amplio rodeo, inclusive marchando por la playa.
Era en esos momentos cuando el cansancio y la incertidumbre de estar haciendo mal las cosas, se apoderaban de mí.
Recordaba mis años de cadete, a mis oficiales instructores inculcarme la voluntad de vencer que debe tener cada integrante de la Fuerza Aérea. También a veces buscaba fuerzas en una oración dirigida a nuestro Navegante nocturno.
La imagen de los tres caminando sobre la nieve, dejando grotescas huellas, se asemejaban a aquellas fotografías del frente ruso de la 2ª Guerra Mundial.
En las pausas trataba de convencer al soldado Coronel, que cuanto más aguantara el dolor, mas cerca estaríamos del punto de recuperación, y de esta manera la operación resultaría exitosa.
Al tiempo de reiniciar la marcha, se fue quedando aun más, así que decidí pasar la noche en ese lugar, para esperar el amanecer y determinar cuanto nos separaba de Vasco.
Eliminamos la nieve del piso y estiramos una manta-poncho en el suelo. Se acostó Coronel en ella. Nosotros lo hicimos en cada extremo y nos cubrimos con las otras dos mantas que quedaban. Para darle un poco de altura a ese refugio, ubicamos las mochilas en el extremo de nuestras cabezas. En el interior encendí la linterna, coloqué la alar-

DETALLE (2)

Cronología de acciones

Jueves 6 de mayo

La planificación de combate de la FAS

Las previsiones para este día fueron de sesenta y nueve salidas, coordinadas con mayor precisión ya que serían controladas por un Oficial Control Aéreo Táctico en vuelo:

- **Para apoyo de fuego cercano**

  Por indicios de helidesembarco británico, en la isla de los Leones Marinos, estaban previstas las siguientes salidas, en horarios a confirmar; con alistamiento a cinco minutos a partir de las 08:15 del 6 de mayo:

  Ocho *M-5 Dagger*, indicativos "*Fierro*" y "*Tucan*"; armamento: cañones y dos bombas retardadas por paracaídas de 500 lb, desde San Julián.

  Ocho *A-4B Skyhawk*, indicativos "*Fiera*" y "*Trueno*"; armamento: cañones y tres bombas retardadas por paracaídas; desde Río Gallegos, con reabastecimiento en vuelo.

- **Para ataque a objetivo naval (Buque estimado en 51º 08' S y 62º 27' O)**

  Doce *A-4C Skyhawk*, *A-4B Skyhawk* y *M-5 Dagger*, indicativos "*Tejo*", "*Barón*" y "*Chango*"; atacando con intervalos de dos minutos entre escuadrillas, a partir de las 16:45 hs.

- **Para cobertura aérea y diversión**

  Dos *M-5 Dagger*, indicativo "*Aguila*"; armamento: dos *Shaffrir* para sobrevuelo Puerto Argentino, nivel de vuelo 300, en enlace CIC - Malvinas.

- **Para reconocimiento ofensivo y ataque a objetivo naval en probables buques 5/8 MN al Sur de la BAM Malvinas**

  Cuatro *M-5 Dagger*, indicativo "*Puma*"; armamento: cañones y dos bombas retardadas por paracaídas con horario previsto sobre el objetivo naval 14:00/14:05, a confirmar antes puesta en marcha.

- **Para ejecutar una oleada de ataque masivo a buques (en caso de que el *Carrier Battle Group* entrara nuevamente dentro de nuestro radio de acción)**

  Dos escuadrillas compuestas por cinco *M-5 Dagger*, indicativos "*Cobra*" y "*Pitón*"; armamento: una bomba de

ma de mi reloj a las 08:00, en que debía comunicarme con el puesto Mike 7, y nos dedicamos a descansar. Afuera la nieve caía constantemente.

Lunes 31 de mayo

El calor de nuestros cuerpos fue calentando el ambiente de este improvisado iglú y aunque no quería, de a ratos me dormía, escuchando el ronquido de los dos soldados que, muy cansados, disfrutaban del sueño. Yo debía estar atento, pues no sabía cuan cerca estaba de las primeras líneas enemigas.
Antes de que el reloj me anunciara la hora, decidí salir a recorrer el terreno, pues la incertidumbre de no saber en que lugar estaba me dominaba, y con sorpresa descubrí que el techo estaba totalmente helado, la nieve que caía sobre las mantas se había congelado. Tratando de no quebrar los bloques de hielo, salí del refugio.
Todo el terreno estaba inmaculadamente blanco y liso, el cielo totalmente despejado y las estrellas brillaban como nunca. Era un espectáculo hermoso. Miré hacia el canal. Ahora, con mas luz tenía la certeza de que realmente era el Choiseul. El silencio era absoluto. Decidí regresar con los soldados, pues el frío era muy intenso, esperaría el amanecer, con mas claridad para así determinar el exacto lugar en que estabamos. En ese camino observé, a lo lejos, un alambrado, me desorienté un poco, pues estos son muy raros allá.
Les dije a Morales y a Coronel que tenía que tener cuidado de no rajar el techo, ya que nos servia como camuflaje durante las primeras horas del día hasta la llegada del helicóptero. Luego me dormí, faltaban apenas unas horas.
La alarma sonó, de inmediato salí con el equipo de comunicaciones que, para economizar batería, había dormido entre nosotros, y estaba bien tibio.
Esperaba que el puesto Mike 7 hubiera cambiado de frecuencia a la medianoche como estaba establecido y lancé mi primer llamado al aire, mientras el horizonte se teñía de rojo y las aves marinas saludaban a la primera nevada del invierno.
Varias veces llamé sin obtener respuesta, así que decidí cambiar a la frecuencia vieja. También los resultados fueron negativos, Coronel me dijo que se sentía en condiciones de continuar la marcha. Le expliqué que caminar por ese terreno y en esas condiciones iba a ser muy peligroso. El enemigo no tardaría en ubicarnos por las huellas, debíamos esperar un poco más.
Me comuniqué nuevamente utilizando la frecuencia del día y con alegría escuche -adelante Biguá- del Mike 7, respondiendo a mi llamado.
Se alegraron mucho de oírnos, pues pensaban que habíamos muerto de frío durante la noche. Me comunicaron que el helicóptero había despegado de Puerto Argentino y estimaba estar en Vasco dentro de una hora aproximadamente.
Les expliqué mi posibilidad de llegar al punto de recuperación del que creía no estar muy lejos. Les di referencias de las islas, para que fueran trasmitidas al helicóptero y ayudar así a nuestra localización. Me solicitaron que utilizara el equipo de radio no más de lo necesario, ya que el enemigo nos podría localizar fácilmente. Los dos puestos mantendríamos los equipos encendidos hasta la recuperación, teniendo muy en cuenta lo anterior.
Borramos las huellas y nos metimos en el refugio, comimos una tableta de chocolate que sabía deliciosa. La bruma se fue disipando y descubrí que estabamos muy cerca de Pradera del Ganso. Sinceramente, en ese momento pensé que no nos recuperarían, era casi imposible. La tripulación no se iba arriesgar a volar tan cerca de las fuerzas británicas armados solamente con cuatro ametralladoras de 7.62 mm.

Aparecen los Sea King

Quedé paralizado cuando en las lentes aparecieron tres Sea King sobrevolando las islas que se encuentran al final del estrecho. Les comuniqué a los soldados lo que estaba viendo para que ellos se mantuvieran atentos escuchando si se producía un llamado en el equipo. Los tres grandes helicópteros volaban escalonadamente en misión de reconocimiento seguramente. Cuando el viento lo permitía, escuchábamos el ruido de sus motores, se elevaban,

1.000 lb y cañones que atacarían al objetivo naval (a confirmar), a la hora H, operando desde la BAM Río Grande.

Cinco escuadrillas, compuestas por ocho *A-4C Skyhawk*, indicativos "*Toro*", "*Gloster*", "*Palo*", "*Poker*" y "*Coral*"; armamento: una bomba de 1.000 lb, cada uno, y cañones; y seis aviones *M-5 Dagger* con dos bombas retardadas por paracaídas y cañones cada uno. Atacarían al objetivo naval a designar a la hora H+5', los *A-4C Skyhawk*; y H+10', los *M-5 Dagger*; operando todos desde la BAM San Julián.

Cuatro escuadrillas compuestas por ocho *A-4B Skyhawk*, indicativos "*Tejo*", "*Morro*" y "*Mate*"; armamento: Cañones y una bomba de 1.000 lb cada uno, que atacarían a la hora H+30' y operarían desde la BAM Río Gallegos.

Tres escuadrillas, indicativos "*Nene*", "*Oso*" y "*Puma*"; armamento: cañones con una bomba de 1.000 lb cada uno, que atacarían a la hora H+01:00.

descendían, aumentando sus radios cada vez. Tomé la decisión y rompí el silencio de radio. Me comunique con el puesto Mike 7 informándoles el accionar de los tres Sea King. Muy lacónicamente me sugirieron no realizar estos comentarios pues al no estar en Vasco y con esas novedades, no ayudaría en nada en mi recuperación. Me aconsejaron informar cuando los palas sobrevuelen mi posición. Todas nuestras comunicaciones eran muy breves, utilizado siempre un código establecido.

La hora de la verdad

A las 09:00 horas, aproximadamente, el Mike 7 me llamo diciéndome que el pala estaba listo para iniciar la fase final del vuelo, y que cruzarían el canal dentro de quince minutos. Se montarían sobre nuestra orilla para buscarnos.
Mientras escuchaba esto, Morales me avisó que dos helicópteros se desprendieron de la formación y se dirigían por el canal. No lo dudé y le dije al puesto Mike 7 la novedad. No sabía si el helicóptero nuestro me recibiría, no podía arriesgar la vida de esta tripulación, el silencio se rompió con un -¡confirme- confirme! Por parte de nuestro Bell. Mi respuesta fue cortante, ¡negativo! No crucen, hay palas, negativo, ¡corto, corto!.
-Copiado, nos vamos, esperamos informes, retirada Biguá. La sección de Sea King se acercó más; fueron minutos que no pasaban nunca, los tres agarramos nuestros fusiles, parecía que se acercaba el fin.
Sobrevolaron las islas. Uno de ellos sobrevolaba el acantilado que teníamos al frente y un poco más abajo de nosotros. El ruido de sus turbinas nos apagaba el latido de nuestros corazones. Por fin cambiaron de rumbo dirigiéndose hacia Pradera del Ganso. Los seguí hasta perderlos. Revise minuciosamente esa porción de cielo, no había nada volando.
Con gran euforia comunique al Mike 7 y al Bell, que los helicópteros se habían retirado. La tripulación decidió por lo tanto cruzar el canal casi en su mitad, lo más lejos posible.
Cuando el TORDO se deslizó por entre los acantilados de la abrupta costa del Choiseul, a lo lejos escuchábamos ese ruido tan característico de los Bell golpeando el aire.
El ruido del helicóptero aumentaba, al igual que nuestra ansiedad.
-Vamos Pala, vamos que falta poco, los escucho cerca.
-Biguá!- Pala! estamos sin combustible, ¡¡atento!!.
Son momentos difíciles de explicar en palabras. Las imágenes y recuerdos más ricos quedarán durmiendo en el libro de la vida de cada uno de nosotros, ahí estaban nuestros camaradas buscándonos, sin encontrarnos, arrastrándose entre la nieve.
-Pala ¿Ve el alambrado que llega hasta la playa?
Afirmativo Biguá!
-Estamos atrás, sigan un poco más a la izquierda, no tan adentro. Morales se dedicaba ahora a observar con los binoculares el sector de donde aparecieron los Sea King, el Bell se oía ahí, casi tan cerquita que parecía que se pasaban del lugar.
Hay hechos, vivencias de esta guerra que no olvidaré nunca. La de aquella mañana es una de ellas, detrás de una pequeña elevación del terreno, a nuestra derecha, apareció ese monstruo alado, el amado TORDO, su color verde y marrón contrastaba con el blanco de la nieve. El ruido de sus palas no lo olvidaré nunca, y hoy lejos de aquellos días, cuando escucho algún Bell 212 no hago más que escaparme en el tiempo y refugiarme en el recuerdo de aquel día. A menudo un esbozo de lágrima me devuelve a la realidad. Tal vez los que me rodeen en ese momento ni se enteren lo que ello significa para mí
Con un salto rompimos el iglú y comenzamos a hacer señas para que nos vieran, nos encendieron el faro como diciéndome al fin Biguá.

Cronología de acciones

Viernes 7 de mayo

El parte meteorológico

A medida que avanzó el día, se produjo niebla y nubes bajas. Luego, a partir de las 16:00, comenzó a reducirse la visibilidad y los techos.

Los refuerzos de la Task Force

El enemigo aumentó el flujo de aprovisionamiento a su flota. Los refuerzos no sólo salían de la isla Ascensión, sino que también eran canalizados por las costas sudamericanas del Pacífico, e ingresaron a través del Cabo de Hornos. Se detectaron, lo que se creyó parte de una fuerza anfibia y logística que, a las 20:45 hs se encontraba en 35º 40' S y 30º 30' O, con R 210º y 12 nudos de velocidad, y otra formación naval en proximidad de isla de los Estados. También se comprobó que aviones *Hercules C-130* y *Canberra* de la RAF llegaban al Sur de Chile.

La actividad aérea argentina

La FAA permanecía en la más tensa expectativa respecto del accionar enemigo. Las apreciaciones de inteligencia confirmaban la capacidad de la Task Force, veloz y profusamente reforzada, de iniciar un desembarco sobre Malvinas en cualquier momento. La meteorología en esos días favorecía esa capacidad, negando o dificultando, en gran medida, las posibilidades de repeler el mismo.

Por ello, la FAA intensificaba sus esfuerzos, tendientes a conocer los movimientos británicos, dentro y fuera del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur. El grueso de su atención se volcaba en las actividades de exploración y reconocimiento, que cumplía con *Boeing B-707* en alta mar, y *Lear Jet LR-35* y *Fokker F-27*, en el litoral marítimo más cercano.

Fokker F-27 en patrullaje de exploración y reconocimiento sobre el litoral patagónico

Respecto a la exploración y reconocimiento lejano, un *Boeing B-707* cumplió un vuelo al Este de la Base Aeronaval Comandante Espora, hasta los 40º S y 34º O, donde habían sido avistados buques los días anteriores, y desde allí a las islas Georgias (50 MN antes), y regresó sin obtener datos significativos.

El Rescate

Al realizar el aterrizaje rodamos por la nieve. La nube blanca que levantó el H-85 debe haber sido visible desde muy lejos. Las puertas estaban abiertas, sin medir palabras. Zambullimos a Coronel dentro del helicóptero, los tres fusiles, las mochilas y de un salto Morales y yo sentimos la rugosa plataforma del Bell que se zarandeaba al ritmo de sus palas.

El 212 comenzó a deslizar sus patines al imprimirle potencia a sus dos turbinas. El mecánico, que se hallaba cerrando una de las puertas, a raíz de una brusca maniobra se cayó al suelo.

Por suerte aún no teníamos casi nada de altura; los pilotos no advirtieron el accidente, a los gritos me hice entender. Salte a buscarlo, siempre había que tener mucho cuidado, pues las Browing de 7.62 mm estaban pegadas a la puerta. El mecánico se sentía golpeado, le ayudé a subir, empujándolo como podía, y reiniciamos el vuelo.

Con alegría descubrí que la tripulación estaba formada por los tenientes Vergara y Sánchez, padres de mi promoción, es decir nuestros cadetes de cuarto año cuando nosotros estábamos en primero. Además habíamos compartido mucho tiempo en la Base Aérea Militar Cóndor.

De repente el teniente Vergara señaló hacia adelante, habían vuelto los tres puntitos negros, los tres Sea King iniciaban otra vez su tarea. El Bell se estremeció al saltar el acantilado a 120 nudos de velocidad; me coloqué el casco de vuelo que usa habitualmente el armero para así escuchar a la tripulación y me ubiqué en una de las puertas con mi FAL entre las piernas, en la otra puerta lo hicieron el cabo primero y Morales.

El Retorno

Casi rozando el agua el helicóptero saltaba de isla en isla, hasta que se elevó para ganar la otra orilla. Ansiosamente todos miramos hacia la izquierda buscando los Sea King; allí estaban, pero aún muy lejos.

Utilizando todos los accidentes del terreno nuestro helicóptero se arrastraba peinando los pastos que emergían entre la nieve.

Como me pareció que lo peor había pasado, por el sistema de intercomunicación de la máquina, les agradecí a los pilotos, el Ten Sánchez se dio vuelta, levantándose la visera oscura me sonrió y elevo su pulgar derecho; - ahora tenemos que llegar bien a casa, me dijo.

Al pasar cerca del puesto Mike 7 avisaron de nuestra recuperación y agradecieron todo el esfuerzo realizado. Miré por las grandes ventanas del Bell tratando de ubicar al alférez Egurza o tal vez a Andy, no los vi. Seguramente estaban muy bien escondidos ante el ruido de un helicóptero, que uno nunca sabe si es amigo o enemigo. Con el pensamiento también yo, le agradecí mucho, pues sin su intervención nunca hubiera podido estar volando rumbo a Puerto Argentino, después de estar rodeado de ingleses.

Ellos serían hechos prisioneros tres días más tarde muy cerca del establecimiento de Fitz Roy, cuando replegaban.

En el interior del Bell, había dos cajones de munición 7.62 mm y unos bidones con combustible, lo que hablaba bien a las claras de que era una misión muy arriesgada, casi imposible de cumplir.

Cuando la tensión parecía haber disminuido, y el Bell-212 seguía ganando terreno bajo sus patines, el Centro de Información y Control de Puerto Argentino salió al aire:

-Tordo... París (indicativo del Centro de Información y Control)

-Prosiga París- ¡¡5 barra 5!!.

PAC (patrulla aérea de combate) en mismo rumbo, espante, espante.

Casi instantáneamente los pilotos disminuyeron la velocidad, me dijeron que al aterrizar debíamos evacuar la aeronave. Me saqué el casco y les grité la novedad a los soldados, el mecánico se desplazó hacia la parte de la cabina.

Con el motor en ralentí saltamos y corrimos hacia unas rocas no muy lejos de la máquina, el pobre Bell ofrecía un buen blanco. Su mimetizado no lo ayudaba, además el giro de sus palas era visible desde muy lejos.

Conteniendo la respiración y con los ojos clavados en aquellos dos ángulos negros, vimos pasar a los Harrier hirien-

Avistajes DETALLE (1)

Defensa en el continente

La información de los cinco buques produjo, además, una serie de medidas defensivas respecto del despliegue de la FAS en el continente:

- se ordenó la dispersión y refugio de los aviones en las bases aéreas,
- se alertó a la artillería antiaérea,
- se replegaron (nocturno), tres *M-5 Dagger* de Río Grande y Comodoro Rivadavia.

Finalmente, el *Hercules KC-130*, matrícula TC-70, indicativo "*Kiko*". Tripulación: My Ricardo Bolzi, Cap Sergio Sampietro, My Orestes Vila, CP Oscar Fraire, CP Ricardo Camino, SAux Roberto Ovejero, SAux Carlos Salzano, SP Juan Guerra y SA Luis Sarmiento. Despegó de Rio Gallegos a las 19:00; arribó a Comodoro Rivadavia a las 00:01 del 8 de mayo.

Este avión, que se mantenía en el punto de reabastecimiento ordenado y que también realizaba exploración electrónica sobre el mar, confirmó los siguientes ecos:

1. 50º 25' S / 68º 00' O
2. 49º 00' S / 66º 30' O
3. 48º 40' S / 66º 35' O (dos ecos)

Los ecos se dirigían al E-NE, seguramente a la zona de TRALA, donde permanecía el grueso de la Task Force.

El puente aéreo

Este día de sobresaltos finalizaba sin poder concretar ninguna operación ofensiva. El saldo positivo, sin embargo, lo representaban los tres *Hercules C-130*, que habían roto, una vez más, el bloqueo inglés sobre Malvinas.

Hercules C-130, matrícula TC-68, indicativo "*Pato*". Tripulación: Vcom José Demarco, My Juan Maclay, Vcom Adrián Speranza, Cap Juan Martearena, SAux Emilio Farina, CP Mario Rulli, SM Miguel Castillo, SAux Carlos Cortez. Carga: 14.500 Kg. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:30; arribó a Malvinas a las 12:15. Despegó a las 12:45; arribó a CRV, a las 15:15 hs.

Hercules C-130, matrícula TC-65, indicativo "*Tigre*". Tripulación: My Julio Domínguez, Vcom Roberto Regueiro, My Roberto Bagnasco, SP Carlos Bill, SAux Rodolfo Godoy, CP Oscar Cardenal, SAux Miguel De Robles. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 10:40; arribó a Malvinas a las 13:55. Despegó a las 14:10; arribó a Comodoro Rivadavia a las 16:45 hs.

Hercules C-130, matrícula TC-63 Tripulación: Vcom Jorge Domínguez, My Enrique Bernardi, Cap Miguel

do el limpio azul con sus chorros de vapor.

Dejamos pasar unos minutos; el teniente Vergara interrogó al Centro de Información y Control para continuar el vuelo, y al obtener una respuesta afirmativa iniciamos otra etapa también llena de incertidumbres pues debíamos atravesar todo el sistema defensivo de Puerto Argentino; teníamos mucho miedo de ser derribados por nuestra artillería antiaérea.

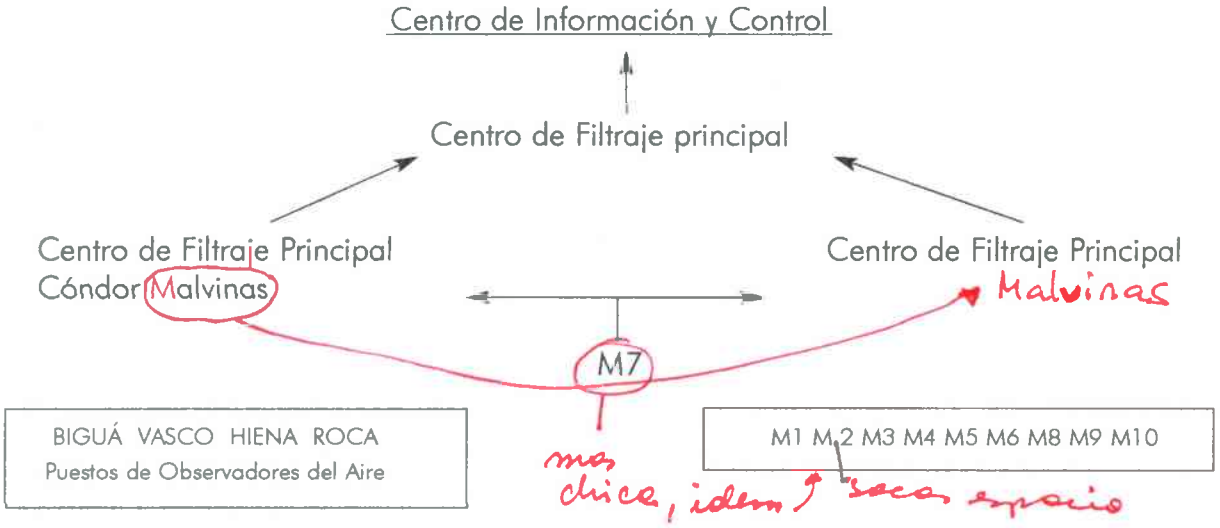
Además de dar el correspondiente aviso sobre nuestra entrada, se encendieron todas las luces de navegación y el faro de búsqueda era encendido intermitentemente. Parecíamos un pino de Navidad. Visualmente, sin lugar a dudas, no dábamos un aspecto muy bélico.

Aterrizamos en el hipódromo de la ciudad, asentamiento del Escuadrón Helicópteros, en el extremo oeste de Puerto Argentino.

Tiempo después me enteré que los tres tripulantes fueron voluntarios. Más que el afectuoso saludo, va el agradecimiento por todo aquello vivido. Son esas cosas espirituales que nos unen a los veteranos. Siempre habrá un lazo invisible de unión que nos identifique. Son esas cosas que hacen que no olvide un segundo a mi Guerra en Malvinas y en especial al personal del Escuadrón Helicópteros de la VII Brigada Aérea.

ANEXO 1

Organización de la Red de Observadores del Aire



SANIDAD

INTRODUCCIÓN

En casi todos los vuelos de transporte entre Comodoro Rivadavia y Malvinas, al regresar, se trasladaba a los enfermos y heridos. Los tripulantes de los aviones, casi siempre C-130H, eran espectadores involuntarios de escenas de angustia y dolor. Sin embargo, un tripulante sintió que debía expresar algo a aquellos que, calladamente, se dedicaron a salvar vidas. Les transmitió su sentir con estas palabras:

Médicos del aire

No es común en nuestros días tanta sobriedad ante el deber cumplido.

Sisco, SAux Ranulfo Lozano y CP Horacio González, SAux Carlos Paoloni, SA Juan Hümöller.

Relato del Cap N

Despegó de Río Gallegos, a las 12:40; **arribó** a Malvinas, a las 15:30. **Despegó** a las 16:05 y **arribó** a Comodoro Rivadavia, a las 18:35.

NOTA: En uno de los vuelos de *Hercules C-130*, arribaron a Puerto Argentino artilleros antiaéreos con misiles *SAM-7*. El más antiguo del contingente era el 1erTen Ugarte (EAM), acompañado por el Ten Garay (MDP) y numerosos suboficiales.

MAY 06 <<< Cronología >>> MAY 08

No figura en vuestro juramento hipocrático.
Pero vosotros, médicos del aire, subisteis a las máquinas como si fuera el hecho más natural del mundo; para acompañarnos, para atender a los heridos y para ennoblecer aún más ese sacerdocio, motivo de una vida tan digna.
Yo, os he visto dominar el temor que producía peinar las olas de nuestro mar, invadido por fragatas y también, os he visto trabajar con esa calma que sólo pueden sentir aquellos que cumplen con algo más de lo que juraron por Dios y por la Patria.
Vuestro esfuerzo quizá no figure en los anales de esta guerra.
Pero así se escribe la historia, con páginas de olvido, con héroes anónimos.
Dichosos vuestros hijos que crecerán a la sombra de tanta vocación profesional y de tanto amor por la persona humana.

ANTECEDENTES

Durante los años previos al conflicto de Malvinas, la Fuerza Aérea Argentina sustentó el profesionalismo de sus hombres preparándolos para la guerra. Esta es la forma de contribuir al mantenimiento de la paz. La premisa se cumplió en todas las especialidades, incluso en la sanidad aeronáutica.
La Dirección General de Sanidad Aeronáutica (DGSA) siempre instruyó a su personal médico y paramédico, optimizando la sanidad en operaciones. Además, adquirió un Hospital Reubicable que incentivó al personal a su adiestramiento en condiciones similares al ambiente de combate.

El brigadier Enrique Irgang, ex Director de Sanidad expresó:

En 1980 se comenzaron los estudios para adquirir un Hospital Reubicable, completo y complejo, transportable por C-130H, o por vía terrestre. El objetivo era actuar en el lugar donde se produjeran bajas en masa y poder tratarlas eficientemente en el tiempo más corto posible (accidentes de aviación, terremotos, inundaciones, accidentes de ferrocarril, etc.) o combates, como se dio en 1982, en Malvinas.
Supimos de la posibilidad de obtener fondos del Ministerio de Salud Pública, para uso de este tipo de equipo.
Nos enteramos de unidades construidas sobre camiones en Francia. Fuimos en comisión, a Estados Unidos de América, a buscar algo que se asemejara a nuestras ideas, necesidades y presupuesto. Hubo una firma que ofrecía algo parecido a los franceses, otras montadas sobre carpas y luego surge la empresa Broondsurk que construye cabinas de ILS, protecciones de antenas de radar, de trompas de plástico del B-2 y otras tareas para la United States Air Force (USAF). Nos ofreció, un tipo de módulos y se nos pidió que pensáramos con qué elementos debían estar equipados para su despliegue. Tuvimos que proyectar con ellos esos módulos, y ver su factibilidad, posible eficiencia y utilidad. Hasta requerimos, en detalle, tipo de material quirúrgico, odontológico, oftalmológico, vajilla, ropa, etc.
Al finalizar la tarea, constatamos que el presupuesto era aceptable. La adopción del sistema por módulos le dio gran resistencia, eficiencia en el rápido armado y durabilidad. Dieciséis años después, fue enviada a Mozambique cumpliendo la misión de paz de Naciones Unidas -ONUMOZ- y, fue de gran utilidad.
Con el prototipo proyectamos once módulos. Cada uno del tamaño de un container de medidas normalizadas. El tamaño básico era de 6 x 3 x 3 metros.
Se le adosó a cada lado paneles desplegables que sólo era necesario abrir, para unir herméticamente sus partes, formando cada uno, una habitación de 6 x 3 m, sin otro soporte como columnas, riendas o sogas, lo que permitía casi todo tipo de diseño y distribución.

La disposición de los módulos ideados fue:

MÓDULO Nº 1: *Grupo electrógeno (uno alimentaba todo el hospital) y filtro de agua de*

Cronología de acciones

DETALLE (1)

Viernes 7 de mayo

Avistajes

Un *Fokker F-27*, matrícula T-43; de la FAA, cumplía la tarea de exploración y reconocimiento aéreo, para dar protección al portaviones que navegaba hacia Puerto Belgrano. Aproximadamente, 150 millas antes del destino avistó, 30 millas atrás del portaviones y casi al ras del agua, un submarino, de características y dimensiones similares a las de los submarinos enemigos. Luego de transmitida la novedad, la respuesta de Armada Argentina fue que tal submarino era propio. Fuerza Aérea respondió que el propio ya había sido avistado a veinte millas de Puerto Belgrano y navegaba sobre la superficie.

> Tripulación: Vcom Mario Andelique, Cap Carmelo Salas, SM Amílcar Reyes, SAux Alfredo Albertengo, C Dante Ramos, PSup Fermín Dilacio. Despegó de El Palomar a las 11:00; arribó a El Palomar a las 12:40. Despegó 13:30, arribó a Comodoro Rivadavia alas 16:10. Despegó a las 17:30; arribó a El Palomar a las 21:15 hs.

Un avión *Electra* de la Armada Argentina avistó, alrededor de las 15:00, a cinco unidades navales de superficie a aproximadamente 80 MN al Sudeste de la isla de los Estados.

La FAS, previamente, había realizado algunas operaciones de diversión sobre las proximidades de Malvinas, y vuelos de exploración cercana, a efectos de confirmar el avistaje del *Electra*.

> *Lear Jet LR-35*, indicativo "*León 2*". Tripulación: 1erTen Edgardo Acosta, Alf Julián Redonda. Despegó de Río Grande a las 14:47; arribó a las 17:00 hs.

> *Lear Jet LR-35*, indicativo "*León 1*". Tripulación: My Ricardo González, Cap Ricardo Ceaglio. Despegó de Río Grande a las 14:47; arribó 17:10 hs. En el Interrogatorio a Tripulantes, los mismos relatan que vieron un eco a las 15:55, y se comprobó visualmente cinco buques (color gris claro, finos y largos), en formación de cuña, rumbo Sur, en la posición 55º 45' S / 61º 25' O, a 30 NN. Se procedió al descenso y alejamiento.

El avistaje no fue confirmado, pese a haberse previsto su ataque por aviones *Super Etendard SUE*, (ARA), para lo cual la FAA puso en el aire a las 19:08 hs, a un *Hercules KC-130*, indicativo "*Kiko*" para reabastecimiento de los *Super Etendard SUE* al SE de cabo Vírgenes, con nivel de vuelo 200 y bajo control del CIC de Río Gallegos. Además, cuatro *Mirage III* permanecían en alerta, a tres minutos de la BAM Río Gallegos, bajo control del mismo Centro de Información y Control.

arena de gran capacidad de filtración.

MÓDULO Nº 2: *Segundo grupo electrógeno y filtro para emergencias.*

MÓDULO Nº 3: *Cocina, para alimentar a más de 200 personas, de acero inoxidable, con equipo completo.*

MÓDULO Nº 4: *Rayos X, y material de oftalmología, especial para uso civil.*

MÓDULO Nº 5: *Terapia Intensiva.*

MÓDULO Nº 6: *Internación.*

MÓDULO Nº 7: *Internación.*

MÓDULO Nº 8: *Laboratorio y odontología.*

MÓDULO Nº 9: *Esterilización.*

MÓDULO Nº 10: *Sala de operaciones.*

MÓDULO Nº 11: *Comedor, u otros usos, cuatro tanques de plástico de material resistente dos de agua, dos de combustible de 2.000 l, aproximadamente cuatro juegos de ruedas para moverlos en el terreno dos crickets para elevar los módulos a la altura de la plataforma de los C-130H.*

Todos estos equipos venían, con vajilla, ollas, camas, ropa de cama, frazadas, material de cirugía, etc. Para internaciones cortas se disponía de dos carpas.

Dos de estos módulos y un juego de ruedas se podía trasladar en un C-130H, más una grúa. Por lo tanto eran necesarios seis vuelos de C-130H para llevar el hospital completo en ese tipo de avión. También se podía llevar sobre camiones o con las ruedas a distancias no muy alejadas.

Se logró que la I Brigada Aérea cediera cuatro barracas fuera de uso, con las cuales se construyó un pequeño hangar, que poseía una jefatura, baño, y un depósito.

Se fabricó una cuna para recibir cada módulo, apoyados sobre ruedas y cortos rieles, lo que permitía moverlos empujándolos a mano. En la amplia entrada se instaló una grúa montacargas, para poder levantar los módulos para mantenimiento o subirlos a camiones para transporte a cualquier lado o llevarlos a la pista hacia los C-130H.

En un máximo de dos horas sacábamos todos los módulos, y los entregábamos sobre los C-130H. En síntesis, en seis o siete horas de recibida la orden, se podía desplegar todo el hospital. Pensamos que en general, no se usaría todo el hospital, a excepción de grandes desastres o terremotos.

Disponía de agua potable, cocina amplia, baños, derivaciones a pozos ciegos, sala de operaciones completa y esterilizada, aire acondicionado en todos los ambientes, sillón de odontología y su equipamiento, oftalmología, internación con baños completos, terapia intensiva, Rayos X, etc.

Se concurrió a poblaciones aisladas -por lo menos diez lugares en el país- a prestar apoyo sanitario. Fuimos a La Rioja, un pueblo llamado Domínguez, en el que sólo se llegaba a caballo, burro o en helicóptero. Allí se llevó uno de los módulos (transportado en helicóptero).

El hospital demostró ser autosuficiente en la guerra y en el apoyo a la población diseminada en el país.

Con el fin de estandarizar los requerimientos de insumos médicos que se deberían tener en cuenta en los despliegues, se conformaron los siguientes kits:

EM 15	Equipo de movilización de campaña para quince personas.
EM 25	Equipo de movilización de campaña para veinticinco personas.
EM 70	Equipo de movilización de campaña para setenta personas.

Todos ellos permanecían almacenados en los depósitos de movilización, del Grupo

La FAS ordenó dos nuevas salidas de diversión, con dos *Lear Jet LR-35*, que se realizaron a la tarde y noche, desde Río Grande, y se dirigieron a la zona de los presuntos buques (54º 00' S / 66º 30' O).

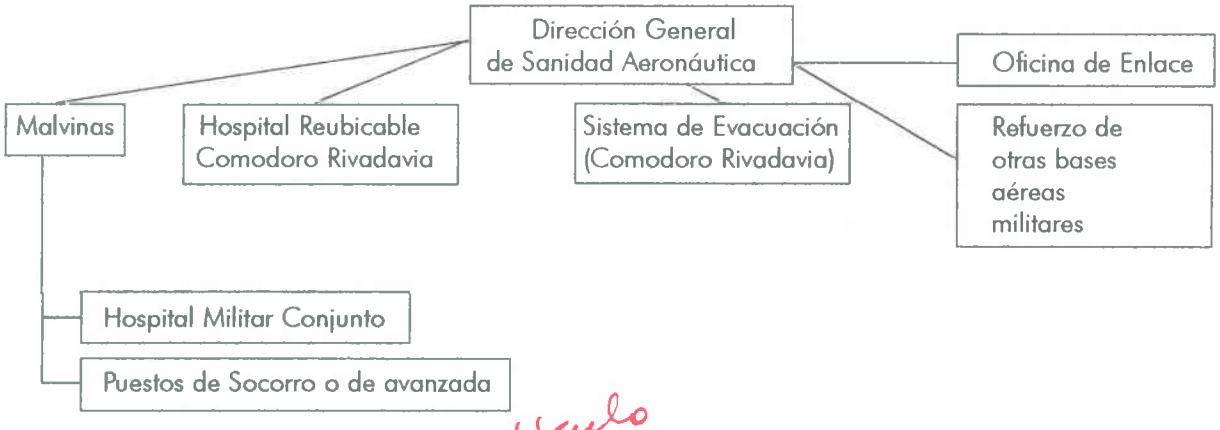
Lear Jet LR-35, matrícula LV-OFV. Tripulación: Cap Antonio Buira, Cap Carlos Pane, C1º Dardo Rocha. Despegó de Río Grande a las 16:50; arribó a las 19:00. Despegó a las 20:05; arribó a Comodoro Rivadavia a las 22:05 hs.

Lear Jet LR-35, matrícula T22. Tripulación: 1erTen Eduardo Bianco y Ten Luis Herrera. Despegó de Río Grande a las 16:50; arribó a las 19:20. Despegó a las 20:05; arribó a Comodoro Rivadavia a las 22:05 hs.

Abastecimiento, ubicado en El Palomar.
Durante los años 1980 y 1981, la Dirección General de Sanidad Aeronáutica participó en múltiples operativos de despliegue sanitario, en diferentes escenarios de la geografía argentina. La Fuerza Aérea siempre pensó en la posibilidad de bajas en masa, por accidentes de aviación, manipulación de armamentos, bombas, calderas, desastres naturales, u otras circunstancias.
En cada inspección a los servicios de sanidad, en las unidades militares y aeródromos, se llevaban a cabo prácticas simulando accidentes con más de diez bajas. Enseñaron a hacer triaje y a emplear el personal de sanidad disponible para salvar la mayor cantidad de heridos. El personal fue instruido en primeros auxilios. Crearon kits que producían sensación, casi real, de heridas sangrantes. Utilizaron un muñeco Little Ann para resucitación respiratoria. Emplearon videos sobre operaciones de combate, para instruir al personal para atender bajas en el terreno. Organizaron las cabinas de los aviones C-130H, F-28, F-27 y Twin Otter como transportadoras de camillas y heridos. En coordinación con el Estado Mayor Conjunto, construyeron camillas normalizadas y aptas para ser usadas en todo tipo de medio (aéreo, naval o terrestre).
Así, al producirse las operaciones, los médicos, paramédicos y enfermeros reaccionaron naturalmente. Estaban preparados.

ORGANIZACIÓN Y DESPLIEGUE

La Dirección General de Sanidad Aeronáutica, a instancias del Comando Aéreo Estratégico, elaboró un planeamiento que, en general, con muy pequeñas variantes, respondía al efectuado durante el año 1978 (caso Chile).
Entre las variantes más significativas, podemos mencionar las relacionadas con el hospital conjunto de Malvinas, el Hospital Reubicable de Comodoro Rivadavia y los vuelos de evacuación entre Malvinas y Comodoro Rivadavia.
Pasado el 2 de abril, la Dirección General de Sanidad Aeronáutica atendió los requerimientos de la Fuerza Aérea Sur de acuerdo con el siguiente esquema:



Reabastecimiento de sangre: se improvisó un sistema a través de una red de dadores, y al cual la población de Comodoro Rivadavia apoyó en todo momento. La sangre era trasladada en los C-130H.
La dotación estaba constituida, en su mayoría, por personal militar en actividad: oficiales (médi-

Cronología de acciones

Relato del Cap Miguel Angel Sisco (navegador)

El día 7 de mayo despegamos de la BAM Río Gallegos en horas de la mañana (12:40), efectuando una navegación táctica a baja altura Río Gallegos - Santa Cruz - Pto. Argentino, burlando los sistemas de radar del enemigo. Aterrizamos en Puerto Argentino con condiciones meteorológicas totalmente marginales y guiados desde tierra por personal de la BAM Malvinas (15:30), en virtud de que teníamos dificultades para visualizar la pista.

Luego de aterrizar, y mientras manteníamos los motores en marcha, tuvimos que abandonar el avión como consecuencia de una alerta roja porque se aproximaban dos Harrier. Finalizada la alerta regresamos a Comodoro Rivadavia (16:05), efectuando nuevamente una navegación rasante para evitar ser detectados por el enemigo, aterrizando en nuestro destino, con la satisfacción de haber cumplido la misión. Arribo: 18:35 hs.

cos, bioquímicos), suboficiales (enfermeros, técnicos), debido a que, sin tiempo de preaviso, fue imposible citar otro personal.
No obstante, en algunas actividades críticas fue necesario convocar a médicos civiles de la fuerza, (anestesistas y cirujanos).

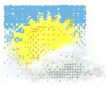
DIARIO DE GUERRA

El testimonio de los protagonistas y de los documentos de esa época ha permitido estructurar el relato de los acontecimientos vividos.
El 29 de marzo, el director del Hospital Aeronáutico Central (HAC) recibió un mensaje que ordenaba la designación del capitán Luis M. Barusso, del enfermero cabo principal Miguel Luccarelli y de dos camilleros soldados para participar en un operativo que se realizaría en la región sur del país, conducido por el Comando de la Fuerza Aérea Sur. Se estimaba que éste duraría, aproximadamente, diez días.
A las 08:00 del día siguiente, embarcaron, en un Boeing 707, despegaron de El Palomar, con destino final Comodoro Rivadavia, con escalas en Mendoza y Tandil, para embarcar personal de esas brigadas.
El avión llegó a Comodoro Rivadavia a última hora del día. Nadie conocía ni un solo detalle de la operación que se avecinaba.
El 31 de marzo el jefe de brigada brigadier Castellano reunió a todo el personal y les informó que, muy posiblemente, el 1° de abril serían embarcados en dos aviones C-130H para participar en la recuperación de Malvinas. El capitán Barusso, el cabo principal Luccarelli y los dos soldados deberían instalar un puesto sanitario para atender a todo el personal de Fuerza Aérea. Se recomendó mantener el secreto y evitar todo comentario.
Repuesto del shock emocional, el capitán Barusso, finalizada la reunión, se comunicó telefónicamente con la Dirección General de Sanidad Aeronáutica y solicitó, con carácter de urgente, el envío de material de sanidad a la IX Brigada Aérea. Igual requerimiento efectuó al jefe del escuadrón Sanidad de Comodoro Rivadavia quien desconocía el objetivo del operativo.
El 1° de abril se suspendió el asalto aéreo. El capitán Barusso aprovechó el día para alistar materiales sanitarios e, incluso, coordinó con sanidad del Ejército Argentino la posibilidad de intercambiar materiales.
Consiguió soldados voluntarios dadores de sangre a fin de transportar un pequeño banco de sangre junto a los equipos de movilización de campaña para 15 personas cedidos por el escuadrón Sanidad de la IX Brigada Aérea.
A las 05:15 el C-130H, indicativo LITRO 1 despegó de Comodoro Rivadavia, aterrizando a las 08:45 en Malvinas. El Grupo de Operaciones Especiales dio seguridad a la descarga y movimientos del personal. El capitán Barusso, inmediatamente, se trasladó con su personal a la sala de preembarque, que se transformó de inmediato en una sala de primeros auxilios del personal de las tres fuerzas, quienes operaban en los alrededores del aeropuerto.
Se efectuaron suturas, curaciones varias y atención médica en general. El capitán Barusso intuyó que la coyuntura no le permitiría planificar adecuadamente la organización y medios de un hospital para tres fuerzas. Requirió, con urgencia, se enviara a Malvinas material sanitario depositado en Comodoro Rivadavia y personal de refuerzo. El 3 de abril, arribaron equipos de movilización de campaña para 15 y 25 personas. Con ese material se pudo satisfacer las prestaciones sanitarias al personal de la Fuerza Aérea Argentina, como también al de Ejército y Armada.

Cronología de acciones

Sábado 8 de mayo

El parte meteorológico



Amaneció con lloviznas y baja visibilidad (400 m). Durante la mañana se mantuvo cubierto; al mediodía mejoró la visibilidad, con cielo parcialmente nublado, y se despejó en horas de la tarde. Al anochecer, volvió la neblina.

Los movimientos de la Task Force

El grueso del grupo de batalla inglés maniobró en la zona TRALA, sin acercarse mayormente a Malvinas, y mantuvo adelantados, al Norte de la isla Soledad, al destructor Clase 42 HMS *Coventry* y la fragata Clase 22 HMS *Broadsword*, como en días anteriores.

Al comando argentino le seguían preocupando los movimientos navales enemigos que se realizaban al Sudoeste de Malvinas, entre éstas y la isla de los Estados. Hubo indicios ciertos (16:00 hs), de la aproximación de un portaviones, en esta zona.

Asimismo, el otro portaviones, al Este de Malvinas (radial 090), y a más de 100 MN lanzó algunas PAC, a partir de las 08:35 hs, a niveles altos (nivel de vuelo 100/300).

Las actividades de la FAS

Con la situación del enemigo descripta y la planificación que su estado mayor perfeccionaba y completaba desde días atrás, la FAS esperaba su oportunidad.

Otras acciones

Al filo de la medianoche (01:00 hs), Malvinas informó que dos buques grandes (desde el radial 2000 a doce kilómetros), efectuaron cañoneo naval, sobre el sector Plata (radar FAA y alojamiento Moody Brook).

El Comando Aéreo Estratégico recibió un mensaje del Comandante Fuerza de Tareas 5050 (ARA), que informaba que el ARA *Somellera* y ARA *Bahía Paraíso*, se dirigían a Ushuaia, no habría estación B y R de superficie por cuarenta y ocho horas.

Ardid de la FAS

Ante el cañoneo naval nocturno, la FAS intentó un ardid operativo: lanzó desde Comodoro Rivadavia dos *Lear Jet LR-35*, indicativo "*Nácar*". Tripulación 1: My Cardoso y Cap González; tripulación 2: Cap Juri, Ten Williams, Cap Glogger, (observador aerofotográfico). Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 01:26 hs, rumbo a Malvinas. Arribaron a las proximidades de la isla Soledad a las 02:36, simularon ser aviones de combate, observaron los fogonazos y regresaron a Comodoro Rivadavia.

Aparentemente, consiguieron su objetivo disuasivo, pues a las 02:48 cesó el cañoneo naval, y nuestro CIC detectó el despegue de una PAC británica que se dirigió a Malvinas. Lanzó una bengala amarilla y regresó al portaviones. Esta operación, propia de

De acuerdo con las previsiones del planeamiento de recuperación no se incrementaría la cantidad de personal que permanecería en Malvinas sino que, una vez consolidada dicha recuperación, parte del personal interviniente sería reembarcado hacia el continente.
En el interín, el personal permaneció veinticuatro horas en el aeropuerto. Durmieron en camillas y sillones de la sala de espera. Se cumplió la orden de oscurecimiento, las ventanas fueron pintadas de negro y selladas con papeles oscuros.
El 4 de abril, existían versiones de que la situación diplomática no seguía los carriles previstos y que se incrementarían los medios de combate en las islas. El capitán Barusso quiso anticiparse a los hechos y solicitó al brigadier Castellano concurrir al hospital inglés en compañía del teniente primero Isola, de Ejército, a fin de contactar a su director y pedirle colaboración para esterilizar el material de cirugía.
La orden impartida por el general Menéndez, gobernador de las islas, no permitía utilizar el hospital inglés para la atención del personal argentino.
El médico inglés recibió a nuestros profesionales, pero, antes, les recordó algunos párrafos de la Convención de Ginebra, respecto del armamento que sus interlocutores portaban.
De regreso al aeropuerto, el capitán Barusso reconoció la necesidad de instalar un Hospital Reubicable. Asimismo se debía acrecentar la cantidad de profesionales.
El 6, el director de Sanidad y el mayor Costa viajaron a Malvinas para inspeccionar las instalaciones del servicio médico. Se llegó a la conclusión de que era necesario trasladar este servicio a otro lugar más apartado del aeródromo e instalarlo en tiendas de campaña. Era necesario traer de Buenos Aires el Hospital Reubicable y se instalaría en una cancha de fútbol, frente al hospital inglés.
Ese mismo día se solicitó por radio a la Fuerza Aérea Sur (que ya funcionaba en Comodoro Rivadavia), el traslado del Hospital Reubicable y las carpas de campaña para desplegar el servicio médico.
El 7, el capitán Barusso se enteró que la Fuerza Aérea Sur estaba estudiando la creación de una base aérea en Darwin. Trató de conocer cuántos médicos había en Malvinas, pero no lo consiguió porque faltaban medios de comunicación.
Del continente continuaban enviando material médico, ya en forma desproporcionada a lo solicitado.
El 8, la Fuerza Aérea Sur ordenó a la Dirección General de Sanidad Aeronáutica trasladar el Hospital Reubicable a Comodoro Rivadavia previendo, eventualmente, desplazarlo a las islas.
El 11, de acuerdo con lo solicitado por el capitán Barusso y lo analizado por el jefe de la Dirección General de Sanidad Aeronáutica, se ordenó reforzar el componente aéreo de Malvinas, con personal médico y paramédico.
A las 04:10 aterrizó un C-130H con el siguiente personal:

. mayor Fernando Espiniella (médico)
. mayor Juan R. Martín (médico)
. mayor Roberto O. Stvrtecky (odontólogo)
. primer teniente Fernando Miranda Abos (médico)
. primer teniente Alberto Fernández (bioquímico)
. suboficial auxiliar Carlos Ortiz (enfermero)
. cabo principal Osvaldo Quiroga (enfermero)

Previa presentación al brigadier Castellano procedieron a relevar el terreno, edificios, materiales existentes, medios de movilidad, carpas y comunicaciones. Quisieron nuclearse bajo un estandarte que los identificara. Así nació el Conejo Alado en Operaciones. (Figura 1)

diversión, se repitió a las 06:00 hs del día siguiente, desde Río Grande.

Otros acontecimientos

Se incorporaron al grupo de Exploración y Reconocimiento, dos nuevos aviones *TS-60 Aero Star 600*, con indicativos:

- "*Platino*" en Aeródromo Santa Cruz
- "*Langosta*" en Aeródromo Río Gallegos

En Malvinas

Entre las 09:30 y las 10:30 hs, dos *IA-58 Pucará*, indicativo "*Zorro*", de BAM Cóndor, efectuaron reconocimiento ofensivo al Sur de BAM Malvinas. Tripulación: (A-502) 1erTen Ricardo Fassani; (A-509) Ten Rubén Sassone.

MAY 07 <<< Cronología >>> MAY 09

FASANI

Posteriormente, el mayor Espiniella visitó el hospital inglés de Malvinas; llegó a la conclusión de que, en caso de producirse acciones bélicas, resultaría de escasa utilidad. Inmediatamente inició el planeamiento de campaña, para atender la máxima cantidad de heridos.

De ese planeamiento surgieron requerimientos al Comando de la Fuerza Aérea Sur y a la Dirección General de Sanidad Aeronáutica, de médicos cirujanos, traumatólogos, anestesistas, enfermeros, camilleros, y material médico quirúrgico, incluidas ambulancias. Se estableció, asimismo, el organigrama de Sanidad de la Fuerza Aérea en Malvinas.

El 12, el Comando de la Fuerza Aérea Sur ordenó el traslado de diez ambulancias a Comodoro Rivadavia, y sugirió al componente aéreo de Malvinas que excluyera del planeamiento, el traslado del Hospital Reubicable a las islas.

El 13, el mayor Espiniella promovió una reunión con el personal médico de las tres armas. Se realizó en un edificio escolar que el Ejército Argentino utilizaba como hospital. Los profesionales, rápidamente comprendieron que era indispensable aunar esfuerzos, unificar personal y material.

El razonamiento lógico, el sentido común, el profesionalismo y el deseo de servir en la forma más eficiente posible, motivaron a los médicos a organizar la Sanidad en Malvinas en forma conjunta. Cada fuerza aportó todo lo que tenía y así se constituyó naturalmente el Hospital Militar Conjunto, cuyo director fue el teniente coronel médico Enrique Mariano Ceballos.

El 14, ya funcionaba en ese hospital un banco de sangre, a cargo del primer teniente Fernández, bioquímico de la Fuerza Aérea Argentina.

Dado que la Fuerza Aérea Sur ordenó la creación de la Base Aérea Militar Darwin y consideraba que junto con la de Puerto Argentino se constituirían en objetivos primarios del enemigo, el mayor Espiniella y su equipo comenzaron a prever personal y material para crear puestos de socorro lo más próximo posible a ambas bases aéreas.

En el interín se detectaron casos de gastroenterocolitis en el 40% del personal militar del aeródromo, especialmente del Grupo de Operaciones Especiales. Se les aconsejó no ingerir agua de deshielo, lluvia u otros lugares que no fuese la proveniente de la planta de agua potable de la ciudad. Muestras del agua utilizada por el Grupo de Operaciones Especiales fueron enviadas al continente (provincia de Chubut). Se detectaron gérmenes del tipo Estreptococus Faecalis y Escherichiacoli.

Se proveyó al Grupo de Operaciones Especiales comprimidos para la potabilización del agua. Consecuentemente, desaparecieron los episodios de diarrea.

En general, el agua de Malvinas no era potable. Por su elevado índice de alcalinidad, se recomendaba usarla sólo para lavado. El agua potable era traída de la ciudad en un tanque cisterna.

En el continente, la Fuerza Aérea Sur ordenó que el Hospital Reubicable se instalara definitivamente en Comodoro Rivadavia y se constituyera en interlocutor de todos los efectivos del Hospital Conjunto de Malvinas. Asimismo ~~se dispuso~~ se organizó el grupo de evacuación aero-médica.

Se coordinó también la construcción de un helipuerto (plataforma) frente al Hospital Militar Conjunto.

El 18, la Sanidad Aeronáutica logró poner en funcionamiento el Hospital Reubicable en Comodoro Rivadavia, y el Hospital Militar Conjunto, en Malvinas. Los servicios de este hospital estructuraron de la siguiente manera:

. Guardia médica
Sala de recepción y clasificación de heridos
Sala de yesos

Cronología de acciones

Sábado 8 de mayo

DETALLE (1)

Las actividades de la FAS

Esta jornada tampoco le fue propicia; el enemigo permanecía alejado, y sólo incursionaba dentro de nuestro radio de acción en forma esporádica, en puntos distantes entre sí. La meteorología tampoco le permitía libertad de acción.

La FAS ejecutó las siguientes acciones:

C-432 C-430

Dos salidas de *M-5 Dagger* Indicativo "*Aguila*". Tripulación: Cap Amílcar Cimatti y el Cap Higinio Robles, armado con cañones y *Shaffrir*. Despegaron de BAM Río Grande a las 11:45 hs; misión: volar sobre las islas Malvinas, bajo control radar, a efectos de obligar el despegue de las PAC enemigas, desgastándolas. Versión: tres tanques de 1.300 litros cada uno. La navegación de ida se realizó sin novedad; arribó a las islas con nivel 270, y sin contacto con el radar Malvinas en VHF.

Tal situación, obligó a que el radar informara a torre Malvinas la posición de las PAC, y ésta le retransmitiera los datos requeridos. Se corroboró que una de ellas se dirigía hacia la sección; en consecuencia comenzó a maniobrar para quedar a la cola de la misma, a una distancia de siete millas, y con rumbo general Oeste.

El jefe de sección ordenó probar cañones a su numeral, quien informó que se le había quedado conectado el empobrecedor de tiro y comenzó a perder altura, por la falta de potencia. El guía se limitó a girar, en círculos, para no perder de vista al 2 y darle protección, le ordenó que eyectara el tanque ventral, que se encontraba ya vacío. A los 15.000 pies de altura, informó que se había restituido la potencia y comenzó nuevamente el ascenso, proa a Río Grande.

A medida que pasaba el tiempo el guía iba comprobando que tenía problemas de trasvase de combustible; esto le obligó a eyectar los tres tanques externos y declarar su emergencia, a la torre de vuelo de la base Río Grande, por tener mínimo combustible, y a efecto de alertar al helicóptero de la Prefectura Naval, para que los apoyara.

Cuando faltaban setenta y cinco millas preguntó las condiciones meteorológicas, se le informó que el aeródromo se encontraba con 8/8 de stratus a cincuenta metros, y además, que el ILS se hallaba fuera de servicio. En ese instante, se le prendió la luz de 600 litros (mínimo combustible), y a su vez el numeral notificó que tenía su central giroscópica fuera de servicio (sin datos de horizonte artificial); debido a esto, el Cap Cimatti le ordenó formar en "ciega".

Salas para internados
Sala para terapia intensiva
Quirófanos
Esterilización
Sala para radiología
Odontología
Laboratorio
Hemoterapia
Farmacia
Depósito de farmacia
Helipuerto
Playa para ambulancias
Depósito para cadáveres
Cocina

El 18, de abril el mayor Espiniella se trasladó a Darwin para verificar e inspeccionar el puesto de socorro allí instalado.
El 19, la Dirección General de Sanidad Aeronáutica se trasladó a Malvinas para controlar la organización y funcionamiento del Hospital Militar Conjunto.
El 20, se produjeron casos de parotiditis en Darwin, los que fueron evacuados al continente.
El 21, se recibió una importante cantidad de material sanitario que se distribuyó entre los puestos de socorro y el hospital militar conjunto.
El 22, arribaron a Puerto Argentino los capitanes Jorge Fernández Reuter y Rubén Loncharich, los primeros tenientes Gustavo Revol y Antonio Borraccio, el suboficial ayudante Carlos Rosalez, el suboficial auxiliar Eduardo García, los cabos principales Carlos Saldivia y José C. Albet, los cabos primeros Pedro Campos y Jorge Fulleringer, el personal civil Universitario I Raúl Morales y ocho soldados camilleros.
El 23 de abril, comenzó la instalación de la carpa del puesto de socorro y la construcción aledaña de un refugio. Se inició simulacro de tratamiento de bajas en masa.
El 24, se completó la instalación del puesto de socorro.
El 25, se detectaron casos de hepatitis viral en soldados de Ejército; fueron evacuados al continente. Continuaron diariamente los simulacros de tratamiento de bajas en masa.
El 26, se completaron los quirófanos, laboratorios y salas de radiología del Hospital Militar Conjunto.
El 27, se planificó el funcionamiento del puesto de socorro con personal de guardia durante las veinticuatro horas, (dos médicos, tres enfermeros y cuatro camilleros).
El 28, al iniciarse el bloqueo los puestos de socorro y el Hospital Militar Conjunto se hallaban en total capacidad operativa.
En Comodoro Rivadavia se efectuó un simulacro de emergencia sanitaria nocturna, sin previo aviso.
En esta etapa, el Hospital Reubicable de Comodoro Rivadavia fue proveedor, en primera instancia, de los elementos de sanidad que requería la isla, independientemente de quien lo solicitara.
A su vez, colaboró con la terminal de cargas para dar prioridad a los elementos de sanidad de Ejército y Fuerza Aérea que iban hacia la isla, visto la escasez de bodegas existente.
Desde el 16 de abril al 1° de mayo de 1982, se hicieron ejercitaciones de evacuación y traslado a los hospitales civiles de Comodoro Rivadavia. Para no perjudicar el funcionamiento de los mismos, las tareas se realizaron fuera del horario normal de las actividades.
El 29 de abril se logró instalar, en el Puesto de Socorro del aeródromo Malvinas, un pequeño grupo electrógeno.

Realizaron la penetración con equipo de ayuda a la navegación, e hicieron contacto visual con el eje de la pista, pero muy pasada la cabecera; tuvieron que dar motor y volver a final, para aterrizar en Río Grande a las 13:20 hs.

Simultáneamente, el Escuadrón Fénix ejecutaba aproximaciones a las islas con los *Lear Jet LR-35*, teniendo asignado el mismo objetivo.

Un *Lear Jet LR-35*, indicativo "*Toro*". Tripulación: My. Ricardo González, Cap Ricardo Ceaglio. Despegó de Río Grande a las 10:45 y regresó a Río Grande, por combustible, coincidiendo con un cambio operativo de la Orde Fragmentaria (Mje No 296/GE del 8 mayo 19:20 hs).

ORDEN

Dos *Lear Jet LR-*
Misión: retransm (En este vuelo se tuvo en cuenta el Interrogatorio a Tripulaciones pues, con relación a la planilla de vuelo, difiere en cuanto a un cuarto tripulante).
Miguel Arques, T
"*Púa 2*" (LV-ONI
Caballero y Cap Eduardo Glogger. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 14:35, a vertical Puerto Argentino y regreso a Comodoro Rivadavia, arribaron a las 17:45. ~~(En este vuelo se tuvo en cuenta el Interrogatorio a Tripulaciones, pues por planilla de vuelo difiere el cuarto tripulante).~~

Dos *Lear Jet LR-35*, indicativo "*Cardo I*" y "*Cardo II*". Misión: diversión. Tripulación: "*Cardo I*": Cap Antonio Buira, Cap Carlos Pane y C1º Dardo Rocha; "*Cardo II*": 1erTen Eduardo Blanco, ~~Ten Luis Herrera~~. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 10:15/10:25 a vertical Puerto Argentino y regreso a Río Grande; arribaron a las 13:25 hs. Despegaron a las 15:55; arribaron a las 18:15/18:55 hs respectivamente.

BLANCO

Un *Lear Jet LR-35*. Matrícula T-23, indicativo "*Plomo*". Tripulación: Cap Jacinto Despierre, Cap Rafael González Osterode, SAux José Cuscueta. Despegó de Río Grande a las 15:30; arribó a Comodoro Rivadavia a las 19:50 hs.

Un *Lear Jet LR-35*. Matrícula T-22. Tripulación: My Roberto Cardozo, Ten Eduardo Cercedo, C1º Jorge Bazán, R. Callejas. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 22:15. Arribó a Comodoro Rivadavia a las 23:40 hs.

Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:00, arribó a las 11:50. 2° vuelo: tripulación: mayor Norberto Barozza, capitán Carmelo Salas, cabo principal Rodolfo Solís, cabo primero Roberto Herger, suboficial principal José Cabrera. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:50, arribó a Puerto Deseado a las 13:50. Despegó a las 14:40, arribó 20:10. Despegó 21:00 y regresó a Comodoro Rivadavia a las 22:00.

.F-27. Matrícula T-44. Indicativo TITÁN. Tripulación: vicecomodoro José Ribeiro, mayor Rodolfo Drigati, suboficial mayor Amílcar Reyes, suboficial auxiliar Alberto Campelo. Despegó de Comandante Espora a las 09:00, arribó a Viedma a las 11:30. Despegó a las 12:30, arribó a Comandante Espora a las 16:30.

.LR-25. Matrícula LV-OEL. Indicativo CASERO 5. Tripulación: alférez Roberto Pignato. Despegó de la I Brigada Aérea, a las 07:32, arribó a las 13:11, luego de sobrevolar Malvinas.

.LR-35. Matrícula T-23. Tripulación: capitán Rafael González Osterode, teniente Enrique Felice, cabo principal Eduardo Lagger. Despegó de Río Grande a la 11:45 y, luego de sobrevolar Malvinas, regresó a las 13:45.

.C-500. Matrícula LV-LZR. Indicativo CASERO 4. Tripulación: subteniente Hugo Mercante. Despegó de la I Brigada Aérea a las 13:00, arribó a las 21:40, luego de sobrevolar Malvinas.

.DHC-6. Matrícula T-86. Indicativo PACÚ 3. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:03, arribó a las 17:20.

.IA-58. Matrícula A-558. Indicativo PACÚ 2. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:30, arribó a las 14:00.

.TS-60. Indicativo LANGOSTA. Despegó de Río Gallegos a las 08:40, arribó a las 11:00. Despegó a las 15:15, arribó a las 17:45.

LOS HELICÓPTEROS EN MALVINAS

.Bell 212, matrícula H-85, indicativo TORDO, armado con cuatro ametralladoras 7,62. Tripulación: teniente Luis Longar, teniente Gustavo Brea, cabo principal Eulogio Gómez y cabo primero Ernesto Palacios. Despegó de Puerto Argentino a las 08:20, arribó a las 10:30.

Se recuperó una patrulla del Grupo de Operaciones Especiales (GOE), que fue aislada por el avance inglés. Esta patrulla estaba a cargo del teniente Sidders y cinco hombres que fueron trasladados, sin novedad.
La misión incluía la recuperación de dos hombres de la Red de Observadores del Aire (ROA), que se hallaban próximos a San Carlos. El intento fue fallido, ya que el H-85 se cruzó con un helicóptero que había dejado a una patrulla inglesa. Uno de ellos lanzó un misil Blow Pipe, que,

Cronología de acciones

Domingo 9 de mayo

El parte meteorológico

Amanecía el domingo, con la incógnita respecto al accionar enemigo y sin variantes positivas en la meteorología. En las proximidades occidentales de las islas y cubriéndolo hasta su límite Este, existía una gruesa capa de nubes bajas, sin claros y con precipitaciones aisladas aunque intensas, que reducían la visibilidad, con techos de 10/20 metros sobre las olas. En los aeródromos del continente, la meteorología era similar a la descripta.

La situación en la madrugada

La información obtenida durante las últimas horas del día anterior, y los sucesos nocturnos (cañoneo/PAC), inducían al estado mayor de la FAS a apreciar que la Task Force se lanzaría sobre las islas. Además, se tuvieron noticias de un ataque nocturno de helicópteros a Darwin, de avistases (radar Malvinas, 04:40 hs), y de ecos en el canal Fitz Roy (aparentemente lanchones de desembarco). Posteriormente, a las 06:00 hs se detectaron dos ecos grandes, en radial 170º de Malvinas y a 15 MN de distancia.

Alerta de la Fuerza Aérea Sur

A las 02:35, el Comando de la de la Fuerza Aérea Sur ordenó el alerta de doce *A-4B Skyhawk* de BAM Río Gallegos y ocho *A-4C Skyhawk* de BAM San Julián; mientras pulía la planificación detallada de sus salidas. Había previsto, también, la operación de un Oficial de control aéreo táctico en vuelo que dirigiría las operaciones aéreas, sobrevolando las inmediaciones occidentales de Malvinas, y que tendría autoridad para modificar los objetivos u horarios de las misiones, lanzadas desde el Comando de la de la Fuerza Aérea Sur.

A las 05:10, Malvinas informó que había un buque, entre los radiales 080/090, otro entre 190/200, y muchas barcazas a unos 10/15 Km al Sur de la costa, a la altura de Pto Fitz Roy.

Se alertó entonces a un *Hercules KC-130* a partir de las 06:30, y planificó el punto de reabastecimiento para las escuadrillas alertadas (50º 00' S / 65º 00' O). Se dio la orden de alerta a quince minutos, para los *Mirage III* en Comodoro Rivadavia, a partir de las 07:30 hs. A las 05:55 Malvinas informó que los ecos anteriores habían desaparecido, pero confirmó dos ecos seguros, en radial 170º, acercándose, aparentemente, para un nuevo cañoneo naval sobre Puerto Argentino.

El enemigo, sin dudas, estaba efectuando engaño electrónico sobre el radar Malvinas, y además serias interferencias sobre el mismo, que, por momentos, cegaban sus pantallas.

La Fuerza Aérea Sur tantea

La FAS efectuó misiones diurnas, de diversión y exploración, que tenían por objetivo hostigar con su presencia y accionar

Despegó de la I Brigada Aérea a las 07:30, arribó a las 16:10.

.C-500, matrícula LQ-MRM, indicativo CASERO 3. Tripulación: oficial inspector Oscar Díaz. Despegó de Mar del Plata a las 07:30, arribó a las 09:15. Despegó a las 10:30, arribó a la I Brigada Aérea 12:10. Despegó 15:00, arribó a Mar del Plata a las 16:45. Despegó a las 18:00 y arribó a las 19:40.

.DHC-6, matrícula T-86, indicativo PACÚ 3. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 11:12, arribó a las 14:05.

.IA-58, indicativo PACÚ 2. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:40, arribó a las 14:28.

El comandante del LV-MDE informó el cumplimiento de dos misiones con el indicativo LANGOSTA y un total de cuatro horas y cuarenta minutos voladas. Despegó de Río Gallegos a las 08:45, arribó a las 11:05. Despegó a las 15:15, arribó a las 17:35.

PUENTE AÉREO

.C-130H. Matrícula TC-63, indicativo ACUARIO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: capitán Víctor Borchert, capitán Hernán Daguerre, mayor Pedro Maye, cabo principal Carlos Sosa, suboficial auxiliar Hugo Castellini, suboficial ayudante Roberto Carabajal, suboficial ayudante Carlos Moyano, primer teniente (médico) Carlos Cerutti, suboficial auxiliar Héctor Russo. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 21:00, arribó a las 24:00. Se le ordenó regresar, antes de que pudiera aterrizar en Malvinas, por situación táctica desfavorable, porque la base aérea se encontraba bajo cañoneo naval.

.C-130H. Matrícula TC-65, indicativo PATO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: mayor Rubén Palazzi, vicecomodoro Julio Sanchotena, vicecomodoro Roberto Tribiani, suboficial auxiliar Juan Romero, cabo principal Jorge Torres, suboficial principal Américo Arévalo, suboficial principal Carlos Sánchez, primer teniente (médico) José Adolfo Schmidt, cabo primero Oscar Cortínez. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 21:00, arribó a las 02:00, del 31 de mayo.

Relato del mayor Rubén Palazzi:

Al TC-65 PATO, se le ordenó regresar por situación táctica desfavorable en Malvinas, estando a una hora del aterrizaje, y luego de orbitar para una tarea de diversión en los 49° S / 62° O durante una hora. Total 05:00 horas de vuelo.
Volvió a despegar con destino Malvinas en la madrugada del 31 de mayo, y lateral Puerto Deseado se le ordenó regresar por situación táctica desfavorable, en Malvinas, volando 1 hora 10 minutos.

EN MALVINAS

A las 21:45 comenzó el cañoneo naval sobre la Península de San Luis, situación que se manten-

electrónico al enemigo, y detectar su ubicación y reacción. DETALLE (1)

Del análisis de estos vuelos, el Comando de la FAS apreció que:

- existían buques piquete radar en:
  - radial 330º a 30/40 MN de Puerto Argentino
  - radial 215º a 20 MN de Puerto Argentino
- que la meteorología en Malvinas mejoraba significativamente; a las 12:45 hs se veía el sol con bruma sobre Puerto Argentino.

La Fuerza Aérea Sur intenta golpear

Sin embargo, el Comando de la Fuerza Aérea Sur no sabía que esta mejoría se daba sólo en las inmediaciones de Puerto Argentino. El resto del Teatro de Operaciones permanecía, en realidad, en condiciones bajo mínimo. Pero era tanto el celo, que alrededor de las 12:00 hs, decidió realizar un ataque a estos objetivos navales detectados. DETALLE (2)

Otros sucesos

El *Narwal*

Mientras, el pesquero argentino *Narwal* se encontraba navegando en 52º 45' S y 58º 02' O, fue atacado por dos *Sea Harrier*, (Fl Lt Morgan y Lt Cdr Batt), con bombas y cañones; luego, cuando parte de su tripulación había abandonado el buque, fue abordado por un helicóptero, (Lt Cdr Pollok del 846 Sgdn *Hermes*), y capturado por personal de comandos. El *Narwal* se hundió al día siguiente mientras era remolcado. Entre los prisioneros, veinticinco en total, uno falleció, y doce resultaron heridos.

Relato del maquinista del *Narwal*, Sr. Feliciano Miño

Extracto del Informe del Brig Luis G. Castellano

Helicóptero derribado

Un *Sea Dart* del HMS *Coventry* derribó, al norte de Puerto Argentino, a un helicóptero *Puma* del Ejército que se dirigía en búsqueda y salvamento del *Narwal*.

Los *Neptune* (ARA) fuera de servicio

La Fuerza de Tareas 80 informó que sus aviones *Neptune* estaban fuera de servicio y, por tanto, no ejecutarían más operaciones de exploración y reconocimiento.

Los *IA-58 Pucará* de la BAM Cóndor

Dos *IA-58 Pucará* Tripulación: Cap Roberto, Ten Miguel Giménez (A-502 y A-509). Despegaron de BAM Cóndor, para realizar reconocimiento ofensivo sobre Puerto Howard (horario: 08:00 a 10:00 hs). A pesar del mal tiempo (150 m de techo y muy baja visibilidad), recorrieron la zona sin encontrar objetivos y regresaron a su base. El A-502 aterrizó en el Aeródromo Auxiliar Calderón, con inconvenientes en el aterrizaje (hundió rueda de nariz en el barro).

La BAM Cóndor recibió los misiles SAM 7, que reforzarían su

dría, con intervalos de calma, hasta las 05:00 del día siguiente.
A las 22:30, un puesto de observación aérea que se encontraba ubicado en North Leolout, informó que recibía fuego naval, reglado por un helicóptero. No se registraron daños.
Los Harrier de la RAF, continuaron operando desde una base en tierra, improvisada en Puerto San Carlos.

LOS HELICÓPTEROS EN MALVINAS

.Bell 212, matrícula H-85. Tripulación: teniente Alejandro Vergara y teniente Saturnino Sánchez, cabo principal Horacio Carmona, cabo principal Eulogio Gómez. Efectuó la recuperación de un oficial, alférez Eduardo Daghero, y dos soldados pertenecientes a un puesto de la Red de Observadores del Aire, que se encontraban aislados por el enemigo, en proximidades de Goose Green. Despegó de Puerto Argentino a las 09:30, arribó a las 11:15.

.CH-47 C, matrícula H-93. Tripulación: mayor Oscar Pose, primer teniente Alberto Beltrame, cabo principal Atilio Pistoni, cabo principal Raúl Fernández, suboficial ayudante Juan Cantón, suboficial auxiliar José Álvarez. Despegó de Puerto Argentino a las 10:30 arribó a las 11:00. En este vuelo trasladaron un cañón antiaéreo, que se encontraba afectado por una bomba sin explotar, para su reubicación.

LA ARTILLERÍA ANTIAÉREA

Las operaciones de cambio de posición se reiniciaron a las 08:00; desencajaron la central de tiro, con dos Unimog; la trasladaron a la nueva posición, aprovechando parte de un camino y lograron emplazarla. El siguiente movimiento fue la ubicación del cañón 303 y su generador, cerca del faro marítimo, en el extremo este de la península.
Una incursión aérea sorprendió al mayor Maiorano y al alférez Garay, que se hallaban encajados con un jeep; fueron auxiliados y liberados por un Unimog. Milagrosamente, la patrulla aérea de combate no los vio.

LUNES 31 DE MAYO

LA SITUACIÓN ENEMIGA

Consolidada la captura de Darwin, las tropas inglesas continuaron su avance hacia el este, por dos caminos distintos:

a) Dirección Monte Kent.
b) Dirección Fitz Roy.

En ambos casos, lo hicieron principalmente a pie; fueron acompañados por medio de helitransporte, como el sostén logístico.
Mantuvo presión mediante ataques aéreos y cañoneo naval nocturno, principalmente sobre la Base Aérea Militar Malvinas y sus alrededores. Algunos de sus GR 3 comenzaron a operar desde

defensa antiaérea.

Fuego naval sobre Puerto Argentino
A las 22:10, dos buques británicos efectuaron fuego naval sobre zona del aeródromo Malvinas. Efectuaron cuatro salvas y se alejaron.

Balance del día

Al finalizar este frustrante domingo, en que la FAS no logró afectar la capacidad enemiga, aunque sí demostró su enorme voluntad de lucha, el esfuerzo realizado fue:

- 20 salidas de Diversión, Exploración, Reconocimiento y Retransmisor.
- 9 salidas de A-4C:

  - 2 aviones regresan por problemas en el reabastecimiento.

  - 2 aviones se pierden en un accidente. Sus pilotos fallecen.

  - 3 aviones regresan por condiciones meteorológicas desfavorables.

  - 2 aviones regresan por orden superior.

- 8 salidas de M 5:

  - Los 8 aviones deben regresar por condiciones meteorológicas desfavorables.

- 2 salidas de aviones reabastecedores.

- **En este día ofrendaron su vida al servicio de la patria**
- Primer Teniente Jorge Eduardo Casco
- Primer Teniente Jorge Ricardo Farías

MAY 08 <<< Cronología >>> MAY 10

TOMO II

FECHA	NOMBRE	EXIST.	VENTAS	PAGO EFVO.	MUSEO CONSIG.	MUSEO PAGÓ	MUSEO DONÓ	MUSEO PESOS	REVIS . AEROESPACIO CONSIG.	REVIS . AEROESPACIO PAGÓ	REVIS . AEROESPACIO DONÓ	REVIS . AEROESPACIO PESOS	BIBLIOTECA CONSIG.	BIBLIOTECA PAGÓ	BIBLIOTECA PESOS
		576													
29/10/97	Museo	571			5										
30/04/99	Museo	571				1		20							
30/11/99	Museo	561			10										
31/01/00	Museo	561				1		20							
22/03/00	Museo	561				1		20							
22/11/00	Vendidos hasta la fecha Efvo.$18	341	220	3.960											
22/11/00	Vendidos hasta la fecha Efvo.$20	261	80	1.600											
22/11/00	Donados hasta la fecha	205													
22/11/00	Vendidos hasta la fecha Dto $18	80	125	2.250											
22/11/00	Día presentación Tomo III Efvo.	78	2	40											
22/11/00	Día presentación Tomo III por Dto.	77	1												
28/11/00	Sr. Nonis	76	1	20											
04/12/00	**Con fallas**	35	41												
27/12/00	Museo	35				1		20							
16/03/01	Brig. Van Thienen pago Dto. [illegible]	35		20											
29/03/01	Bibliot. Nac. Aeronáutica	35											1		
17/04/01	EAM	35	2	34											
25/04/01	Inst. Formac. EZE	35	1	17											
25/04/01	Revista AEROESPACIO	35								2		40			
25/04/01	Revista AEROESPACIO	35							3						
03/05/01	Liceo aeronáutico	35	1	17											
30/04/01	JEMGFAA	35													
		35													
		35													
		35													
		35													
		35													
		35													
		35													
		35													
		35													
		35													
		35													
		35													
		35													
		35													
		35													
		35													
		35													
		35													
			470	7870	15	4	0		0	0	0		0	0	0

Cronología de acciones

Domingo 9 de mayo

DETALLE (1)

La Fuerza Aérea Sur tantea

A las 06:25 despegó de Río Grande la primera misión diurna, de diversión y exploración.

> Dos *Lear Jet LR-35*, indicativo "*Pico I*": Tripulación: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera. "*Pico II*" Cap Antonio Buira, Cap Carlos Pane, C1º Dardo Rocha. Se dirigieron hacia las islas, hasta 80 MN de Puerto Argentino. En esta posición, el CIC Malvinas les ordenó regresar, porque tenían en pantalla una escuadrilla de *Harrier* que se dirigían a interceptarlos. Los *Harrier* los persiguieron por 30 MN y abandonaron. Los "*Picos*" ascendieron a nivel de vuelo 400, y regresaron a Río Grande. Aterrizaron a las 08:10 hs.
>
> Dos *Lear Jet LR-35*, indicativo "*Pepe 1*". Tripulación: My Ricardo González, Cap Ricardo Ceaglio. Despegó de San Julián, a las 10:07 hs, ruta Río Gallegos - Malvinas - Río Gallegos, arribó a San Julián, a las 17:15. "*Pepe 2*": 1erTen Acosta, Alf Redonda, con el mismo objetivo, ruta Río Gallegos - Malvinas.

A las 10:30 hs, a nivel de vuelo 350, hizo contacto con radar Malvinas, en posición 51º 30' S / 58º 30' O. En esta posición, el numeral 2 alertó sobre la presencia de una estela. Se abrió la formación, iniciando un descenso, y observaron el pasaje de dos misiles con una trayectoria casi horizontal. El CIC Malvinas no tenía en pantalla ningún móvil aéreo, por ello, se estimó que fue un misil lanzado desde algún buque (HMS *Coventry* o HMS *Broadsword*). Descendieron bruscamente, y arribó a Río Gallegos a las 12:57, y posteriormente a San Julián a las 17:15 hs.

→ planeamiento

A las 11:45 ingresó al área Malvinas la misión diversión, exploración y reconocimiento (esta sección, originalmente figuró en el plancamiento con los indicativos "*Nácar 1 y 2*"). "Litro 1", tripulación: Cap Miguel Arques, Ten Eduardo Cercedo y Ten Oscar Domínguez (oficial de fotografía). "Litro 2", tripulación: Cap Juan Martínez Villada, Ten Alfredo Caballero, C1º Alejandro López, CP Juan Hernández, CP Eduardo Elvira. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 10:10 hs. Meteorología: bajo mínimo (aeródromo cerrado). Se realizó un despegue por instrumentos (sólo se veía la línea central de la pista). Alcanzaron tope y le informaron al 2 para que despegue. Realizado el mismo, el "*Litro 2*" entró en emergencia del tren de aterrizaje. Río Gallegos estaba habilitado sólo para vuelo por instrumentos. Le formaron para verificar la falla, y luego el 2 se dirigió al aterrizaje. Arribó a Río Gallegos a las 11:55 hs. El 1 siguió hasta Malvinas. Bloquearon la antena de Puerto Argentino, con nivel 400, bajo control radar, pusieron luego rumbo 90º, alejándose aproximadamente 30 millas, cuando, de pronto, el radar les ordenó regresar lo más rápido posible; iniciaron un viraje por derecha, cuando el operador les urgió que aceleren el viraje, cerrando todo lo que les fuera posible. En ese

Versión inglesa de este ataque:*

La misión Black Buck 5 fue lanzada a medianoche del 30 de mayo, usando el avión XM-597 (Trip Sqdn Ldr Mc Dougall (piloto) alférez C. Lackman (copiloto) Flt Lt Castle (Navegador radar) y tres tripulantes más, siendo su objetivo militar el radar de Puerto Argentino. El vuelo se desarrolló de acuerdo a lo planificado y el Vulcan descendió a 300 pies alrededor de 200 millas antes de Malvinas. Veinte millas antes ascendió a 16.000 pies para comenzar su corrida al blanco, habiendo ya roto el silencio de radio para coordinar con un ataque Sea Harrier de la Task Force. Cuando el Vulcan ascendió para poder enganchar en su radar las transmisiones, éstas rápidamente desaparecieron, pues los argentinos pareciera que apagaron el radar.
El personal del Grupo 2 Vigilancia y Control Aéreo en efecto estaba tratando de confundir a nuestra tripulación, reduciendo la señal de su radar, para que pareciera que la antena estuviera más distante de lo que, en realidad, estaba, con la esperanza de que el Vulcan se pusiera a tiro de la artillería. Pasaron unos cuarenta minutos antes que la tripulación del Sqdn Ldr Mc Dougall pudiera detectar de vuelta las señales. Ambos misiles fueron lanzados, aproximadamente, a las 05:45 del 31 de mayo y el radar cesó la transmisión para el tiempo que los mismos impactaron el suelo. El primero impactó 10 / 15 yardas de la antena del radar, causando menores daños y el segundo, cayó a una distancia más lejos. La tripulación del Vulcan asumió que el radar había sido impactado, pero veinticuatro horas más tarde estaba operacional.

12:03: Cuatro o cinco Harrier GR 3 atacaron la Base Aérea Militar Malvinas, en vuelo rasante. Un avión fue, aparentemente, averiado por una pieza de 35 milímetros y no llegó al buque.

14:30: Nuevo bombardeo. Ahora en altura, dirigido al aeródromo. Dos bombas estallaron cerca de Cortley Hill y, otras dos, al norte de la cabecera 26. Allí también se advirtió un impacto de Roland, sobre un avión inglés, que habría alcanzado el HMS Hermes, pero con serias averías.

Versión inglesa de estos ataques:**

Con sólo tres GR 3 ahora disponibles, el 1(F) Sqdn (de la RAF, a bordo del Hermes) sufriría un nuevo revés este 31 de mayo, que lo dejaría con una sola máquina en servicio (XZ-989). Se Intentó otro ataque, sobre el aeropuerto de Puerto Stanley, durante la mañana, por parte de Tony Harper (XV-789) armado con LGB (bomba guiada por láser), Peter Harris (XZ-989, bombas) y John Rochfort (XZ-997, cohetes) pero, nuevamente no se disponía de oficial de control aéreo adelantado. A las 11:30, se montó urgentemente una operación. Peter Squirre (XV-789) y Mark Hare (XZ-997).
Decolaron a 11:52, para un ataque contra estos objetivos materiales y dos Sea Harrier (RN) del Escuadrón 800 (XZ-496 y XZ-500) armados con bombas LABS, que proveerían apoyo. Los dos GR 3 fueron recobrados, cerca de una hora más tarde, pero averiados, lo que los dejó fuera de servicio por los próximos días (al 789 se le cambió motor). Peter Harris decoló ahora en el único disponible GR 3 a las 13:47 para un ataque al área de Monte Usborne, acompañado por tres Sea Harrier del Escuadrón 800 (RN) (el XZ-455 y XZ-460 con bombas y el ZA-191 con LGB).

NOTA DE LA REDACCIÓN: pasa a esta pág. el 1er renglón de la siguiente

* Burden, Rodney (Et. Al.). The Air War...(Op.Cit.)
** Burden, Rodney (Et. Al.). The Air War...(Op.Cit.)

momento, el 1erTen Domínguez, que iba como observador, vio pasar un misil antiaéreo muy cerca de la punta del plano. Perdieron altura y regresaron rasante a Río Gallegos, porque Comodoro Rivadavia estaba todavía cerrado para toda operación. Aterrizó a las 13:10 hs

Esta misma sección realizó otro vuelo: despegó de Río Gallegos a las 15:55; arribó a Comodoro Rivadavia a las 17:20.

Los Fénix de Río Grande cumplirían una nueva misión con el mismo objetivo. Indicativo: "*Pico*"; tripulación Nº 1l: Cap Antonio Buira, Cap Carlos Pane, C1º Dardo Rocha. Nº 2: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera; despegaron a las 10:25 hs e ingresaron a Malvinas a las 11:35 a nivel de vuelo 400. El Nº 2 se volvió por inconvenientes técnicos, el Nº 1 siguió a Malvinas y fue perseguido por una PAC la cual se le acercó hasta treinta MN; arribó a Río Grande a las 12:14 hs.

Otro vuelo, indicativo "*Paco*", figura entre los Interrogatorio a Tripulantes; Tripulación: My Roberto Cardoso, Cap Narciso Juri. Declaran que estuvieron sobre Malvinas a las 02:05; aterrizaron en Comodoro Rivadavia a las 03:59 hs.

Nótese una escuadrilla cuyo jefe pertenece a la RAF y los numerales a la RN.

Era un nuevo intento de utilizar el iluminador láser (GR 3) y las bombas (láser guiadas) en el Sea Harrier (RN). Sin embargo el objetivo militar planeado estaba demasiado próximo a las tropas británicas, por lo tanto se eligió otro, próximo a Port Stanley.

Relato del mayor Gilberto Oliva

Los ingleses imitaron nuestro sistema de diversión, a esta altura de la guerra y lo utilizaron en varias oportunidades; en una de ellas, también apreció que se avecinaba un ataque rasante mientras había otras patrullas aéreas de combate en altura y ordené la alerta roja, con todo acierto, porque el ataque se produjo y no tuvimos daños ni bajas al estar todos en sus puestos de combate, protegidos, y la artillería antiaérea ejecutando la defensa.

LA FUERZA AÉREA SUR

El Comando de la Fuerza Aérea Sur tenía los siguientes objetivos a lograr:

.Ataque a objetivos terrestres: no se tenía información precisa de la localización y la característica de estos objetivos materiales, su ejecución tendía principalmente a elevar la moral de la propia tropa.

.Ubicación de la pista: de aviones Harrier: se presumía, ya operaba en las inmediaciones de Puerto San Carlos. Para ello se enviarían aviones M-III, como señuelos que provocarían y detectarían los puntos de despegue de los interceptores enemigos.

.Abastecimiento aéreo a Puerto Argentino: traslado de heridos y personal al continente.

.Así se ejecutaron las siguientes salidas:

BOMBARDEROS BMK-62

.Orden Fragmentaria 1269, dos BMK-62, indicativo CHARRÚA- armados con cuatro bombas MK 17. Tripulación: (B-108) capitán Roberto Pastrán, capitán Fernando Casado, y (B-101) primer teniente Ricardo Sproviero, primer teniente Hugo Moreno.

.Orden Fragmentaria 1270, dos BMK-62, indicativo ODIN - armados con cuatro bombas MK 17. Tripulación: (B-105) capitán Alfredo Bredeston, capitán Miguel Sisco y (B-109) primer teniente Antonio Mauad, primer teniente Raúl Acosta.

Personal técnico preparando las bombas de 500 kilogramos, que serán lanzadas por los Canberra

Cronología de acciones

Domingo 9 de mayo

Ataque a objetivos navales detectados

HS-125 Indicativo: "*Chitro*". Tripulación: Ten Aníbal Poggi, Alf Hipólito Mariani, SP Miguel Acosta. Oficial control aéreo táctico: Vcom Quiroga, controlaría la operación. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:48.

Dos *Lear Jet LR-35*. Indicativo "*Púa*" con la misión de diversión y apoyo a la navegación a Malvinas. Tripulación Nº 1: Cap Antonio Buira; Cap Carlos Pane; C1º Dardo Rocha. Tripulación Nº 2: 1erTen Eduardo Bianco; Ten Luis Herrera. Despegaron de Río Grande a las 13:45; arribaron a las 15:25 hs.

Cuatro *A4-C Skyhawk*. Indicativo: "*Trueno*". Armados con una bomba de 1.000 lb cada uno. Tripulación: Cap Jorge García (C310), Ten Jorge Farías (C-303), Ten Jorge Casco (C-313), Ten Gerardo Issac (C-322). Despegaron de San Julián a las 13:00 hs.

Cuatro *M-5 Dagger*, indicativo "*Puma*". Armamento: cañones y dos bombas retardadas por paracaídas de 500 Lb. Tripulación: My Juan Sapolsky (C-401), 1erTen Jorge Senn (C-407), Cap Raúl Díaz (C-432), 1erTen Mario Callejo (C-412). Despegaron de San Julián a las 13:00; arribaron a las 16:00.

Cuatro *M-5 Dagger*, indicativo "Jaguar", armados con dos bombas retardadas por paracaídas. Tripulación: Vcom Luis Villar (C-404), 1erTen Cesar Román (C-420), Cap Roberto Dimeglio (C-434), Ten Gustavo Aguirre (C-415). Despegaron de San Julián a las 15:00, arribaron a las 17:00 hs.

Tres *A4-C Skyhawk*, indicativo "*Cóndor*". Armamento: cañones y 1 bomba de 1.000 Lb. Tripulación: Cap Mario Caffaratti (C-318), 1erTen Jorge Vázquez (C-325), Ten Ricardo Lucero (C-309). Despegaron de San Julián a las 14:15, arribaron a las 16:15.

Dos *A4-C Skyhawk*, indicativo "*Fortín*". Armamento: cañones y 1 bomba de 1.000 lb. Tripulación: 1erTen Ernesto Ureta (C-304), Ten Daniel Paredi (C-319). Despegaron de San Julián a las 14:30; arribaron a las 17:30 (por Malvinas).

Además, desde las 11:30 hs., aproximadamente, estuvieron en el aire los dos *Hercules KC-130* en espera, para reabastecer a los *A4-C Skyhawk*, y en tareas secundarias de exploración y reconocimiento hasta las 18:15 hs.

TC-70. Indicativo ÑATO: tripulación My Ricardo Bolzl,

CATÁLOGOS															
					MUSEO				REVISTA AEROESPACIO				BIBLIOTECA		
FECHA	NOMBRE	EXIST.	VENTAS	PAGO EFVO.	CONSIG.	PAGÓ	DONÓ	PESOS	CONSIG.	PAGÓ	DONÓ	PESOS	CONSIG.	PAGÓ	PESOS
		2028													
19/11/98	Museo	1898			130										
08/04/99	Museo	1898				99	10	495							
15/04/99	Museo	1768			130										
22/04/99	Museo	1758			10										
29/04/99	Museo	1758				54		270							
15/06/99	Museo	1758				62	2	310							
22/06/99	Museo	1718			40										
15/07/99	Museo	1640			78										
30/11/99	Museo	1510			130										
31/01/00	Museo	1510				173	2	865							
01/03/00	Museo	1380			130										
22/03/00	Museo	1380				37	1	185							
22/03/00	Vendidos hasta la fecha	1358	22												
15/06/00	Museo	1358				45		225							
15/06/00	Donados hasta la fecha	1289													
04/12/00	**Stock**	1383													
27/12/00	Museo	1383				61	15	305							
07/03/01	Outon, Jorge Luis	1382	1	5											
16/03/01	Museo	1382				11	5	55							
03/05/01	Liceo Aeronáutico	1382	2	7,80											
04/05/01	Balado, Jorge	1382	1	5											
		1382													
		1382													
		1382													
		1382													
		1382													
		1382													
		1382													
		1382													
		1382													
		1382													
		1382													
		1382													
		1382													
			23	5	648	531	30		0	0	0		0	0	0

Cap Sergio Sampietro, My Orestes Vila, CP Ricardo

TOMO III

					MUSEO				REVISTA AEROESPACIO				BIBLIOTECA		
FECHA	NOMBRE	EXIST.	VENTAS	PAGO EFVO.	CONSIG.	PAGÓ	DONÓ	PESOS	CONSIG.	PAGÓ	DONÓ	PESOS	CONSIG.	PAGÓ	PESOS
		548													
22/11/00	Venta día presentación Efvo.$20	497	51	1.020											
22/11/00	Venta día presentación por Dto.	492	5												
22/11/00	Donados día presentación	452													
22/11/00	Revista Aeroespacio	432							20						
23/11/00	Sr. García Guillermo	431	1	22											
28/11/00	Sr. Miroslav Kuzmanic	430	1	22											
30/11/00	Com. Velez	429	1	22											
01/12/00	D.E.H.	428													
15/12/00	Rivas, Santiago	427	1	22											
15/12/00	Sr. Alcatena Pelejero	426	1	22											
18/12/00	MUSEO	416			10										
19/12/00	Sr. Juan Carlos Luján	415	1	22											
21/12/00	Sr.N. N.	414	1	22											
22/12/00	Mathe, Magdalena	413	1	22											
22/12/00	Revista AEROESPACIO	412													
27/12/00	Sr. Lascano	411	1	22											
27/12/00	Vergara, Héctor	410	1	22											
27/12/00	DERECHO de AUTOR	406													
05/02/01	Despacho Com. Aranda	405													
07/03/01	Outon, Jorge Luis	404	1	22											
13/03/01	Rodríguez, José Miguel	404	2	44											
16/03/01	Brig. Jan Thienen Dto Hab.	404		20											
16/03/01	Com. Conte Dto Hab.	404		20											
16/03/01	Com. Dimeglio Dto. Hab.	404		20											
23/03/01	Biblioteca Univ. Aeron.	404													
29/03/01	" " "	404											1		
17/04/01	EAM	404	2	37,40											
19/04/01	Brig. Bloomer Reeve	404													
19/04/01	" Aeroespacio	404													
25/04/01	Just. Forma EEF	404	1	18,70											
25/04/01	Revista AEROESPACIO	404								9		180			
25/04/01	Revista AEROESPACIO	404							3						
03/05/01	Liceo Aeronáutico	404	1	18,70											
04/05/01	Balado, Jorge	404	1	22											
07/05/01	Cap. Daud	404	1	22											
30/04/01	JEMGFAA	404													
07/05/01	Sr. Teixeira (por correo)	404	1	22											
		404													
		404													

Camino, CP Oscar Fraire, SAux Roberto Ovejero, SAux Carlos Salzano, SAux Carlos Guerra, SA Luis Sarmiento. Arribó a CRV, a las 17:40 hs.

TC-69. Indicativo MARTE: tripulación: Cap Rubén Martel, Cap Carlos Krause, Vcom Hugo Meisner, CP Miguel Cardone, CP Carlos Cantezano, SAux Oscar Gatto, SA Manuel Albelos, SP Andrés Manyszyn, SAux Manuel Lombino. Despegó de SCZ, a las 11:20; arribó a CRV, a las 17:45 hs.

Pero el rédito de este esfuerzo fue escaso, incluso desventajoso. Veamos:

- La escuadrilla "*Trueno*" de *A4-C Skyhawk* tuvo problemas: el 1 y 4 en el trasvase de combustible, regresó a San Julián, a las 15:08. Sólo reabastecieron el 2 y el 3, que continuaron su ruta al objetivo fijado.

  En proximidades de Malvinas, la sección remanente (2 y 3) volaba sobre la inmensa capa de nubes.

  Estos dos héroes, ejemplo de exceso de celo en el cumplimiento de su misión (Nº 3: Ten Casco, Nº 2: Ten Farías) iniciaron el descenso, en formación cerrada, e hicieron contacto con las olas sólo a 100 m de altura (techo de las nubes), y siguieron su rumbo, con lloviznas aisladas y bancos de niebla que los obligaba a aferrarse, mutuamente, en busca del objetivo, que no encontraban. Preguntaron al oficial de control aéreo táctico (14:40 hs), mayores datos sobre la posición del buque. No veían las islas, no tenían enlace, ni estaban en pantalla, con el radar Malvinas.

  El oficial de control aéreo táctico les informó que estimaba que el objetivo se encontraba más al Este. Y allí siguieron rasante... hasta que se estrellaron en las estribaciones de las islas Salvajes, no muy lejanas del lugar donde operaba su objetivo naval, el D-42 HMS *Coventry*.

- La escuadrilla "*Puma*" de *M-5 Dagger*. Tripulación: My Juan Sapolsky, 1erTen Jorge Senn, Cap Raúl Díaz y el 1erTen Mario Callejo. Blanco asignado: objetivo naval. Despegó de San Julián, con condiciones meteorológicas adversas, lo cual le obligó a atravesar la capa de nubes y reunirse sobre tope en ruta. En Malvinas encontró las mismas condiciones meteorológicas e inició el descenso entre nubes (los cuatro aviones en formación cerrada), y al no hacer contacto visual, lo suspendieron a los 800 pies (270 m) sobre Malvinas. La sección numeral perdió de vista a la sección guía, debido a la densidad de las nubes. Se mantuvieron en este nivel desgastante, tratando de hacer enlace en dos oportunidades con el CIC Malvinas, sin lograrlo. Aproximadamente a 15 MN, pasando islas Salvajes, el jefe de escuadrilla decidió regresar.

  Al hacer enlace con el oficial de control aéreo táctico, éste les impuso de la situación y escucharon las comunicaciones

.Orden Fragmentaria 2250: LR-35 A, matrícula T-22, indicativo PELO. Tripulación: capitán Rafael González Osterode, teniente Enrique Felice, cabo principal Eduardo Lagger. Despegó de Río Grande a las 12:50, arribó a las 15:20.
.Orden Fragmentaria 2251: LR-35 A, matrícula LV-ONN, indicativo TORO. Tripulación: capitán Clemente Velasco, capitán Carlos Pane, cabo primero Juan Mothe. Despegó de Río Grande a las 11:25, arribó a las 13:55.

.Orden Fragmentaria 132: TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 1. Tripulación: alférez Jorge Arrechea, cabo principal Mario Juárez, personal civil Tomás Manzanares. Despegó de Santa Cruz a las 09:14, arribó a las 12:14.

.Orden Fragmentaria 133: TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 2. Tripulación: alférez Jorge Arrechea, suboficial auxiliar Orlando Falcón, personal civil Tomás Manzanares. Despegó de Santa Cruz a las 14:45, arribó a las 17:45.

.F-27, matrícula TC-78, indicativo TITÁN 1. Tripulación: primer teniente Ricardo Grunale, primer teniente Eduardo Rodríguez, cabo principal Juan Guzzanti, suboficial auxiliar Alberto Lorenzi. Despegó de Trelew a las 09:00, arribó a Comodoro Rivadavia a las 12:15. Despegó a las 15:00, arribó a Trelew a las 17:15.

.F-27, matrícula T-44, indicativo TITÁN. Tripulación: vicecomodoro José Ribeiro, mayor Rodolfo Drigatti, suboficial mayor. Almícar Reyes, suboficial auxiliar Alberto Campelo. Despegó de Comandante Espora a las 09:00, arribó a Viedma a las 11:30. Despegó a las 12:30, arribó a Comandante Espora a las 16:30.

.F-27, matrícula TC-71, indicativo BOLSA 2. Tripulación: vicecomodoro Jorge Benavente, vicecomodoro Ricardo Quellet, suboficial principal Orlando Páez Cortés, suboficial ayudante Esteban Godoy. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:50, arribó a las 12:40. Despegó a las 14:45, arribó a las 17:35.

.Dos TS-60, matrículas LV-MEJ y LV-MDE. El comandante del LV-MDE informó sobre dos misiones de LANGOSTA. Total: 4 horas 30 minutos voladas. 1) Despegó de Río Gallegos a las 08:30, arribó a las 15:15. 2) Despegó a las 10:50, y arribó a las 17:35.

.C-500, matrícula LQ- MRM, indicativo CASERO 3. Tripulación: oficial inspector Oscar Díaz. Despegó de Mar del Plata, a las 07:30, arribó, a la I Brigada Aérea, a las 12:22.

.LR-25 L, matrícula LV-OEL, indicativo CASERO 5. Tripulación: alférez Roberto Pignato. Despegó, de la I Brigada Aérea, a las 13:00, arribó a Mar del Plata, a las 15:10. Despegó a las 16:30, arribó a la I Brigada Aérea a las 18:40.

.AC-690 T, indicativo KRILL. Tripulación: Norberto García Marín. Despegó de Trelew a las 10:00, arribó a las 12:00.

de la sección "*Trueno*", a la que trataban de asignarle un nuevo objetivo material. También escucharon la salida de la escuadrilla "*Jaguar*".

En San Julián, la sección numeral realizó entrada por instrumentos en formación cerrada, mientras la sección guía esperaba para hacer idéntico procedimiento; arribó a San Julián a las 15:25.

- La escuadrilla "*Cóndor*" de *A-4C Skyhawk*, a cuarenta MN de cabo Belgrano, volando entre nubes a 500 pies, con lluvia torrencial y visibilidad cero, en formación ciega (tres aviones), decidió regresar y lo comunicó al oficial de control aéreo táctico, (15:26 hs), arribó a SJU a las 16:45 hs.

- La escuadrilla "*Jaguar*": de *M-5 Dagger*: en las mismas condiciones meteorológicas, volando a nivel de vuelo 240 sobre tope, hizo enlace con radar Malvinas, y le pidió el estado meteorológico e instrucciones para el descenso (debía atacar objetivo naval al Sudeste de Puerto Argentino, junto a las ecuadrillas "*Cóndor*" y "*Fortín*"). Pero el CIC, fuertemente interferido y sufriendo aún los resultados del cañoneo naval matutino, no consiguió ubicar a esta escuadrilla en su pantalla; su jefe, estimando estar ya sobre las islas (15:50 hs), decidió no descender y regresar a San Julián, donde aterrizó a las 16:15 hs.

- La escuadrilla "*Fortín*" de *A4-C Skyhawk*. A esta escuadrilla (mismas condiciones meteorológicas), ya sobre Malvinas, por orden del comando de la FAS, retransmitida por el oficial de control aéreo táctico, le fue ordenado regresar. Aterrizó en San Julián a las 17:00 hs.

.DHC-6, matrícula T-86, indicativo PACÚ 3. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:28, arribó a las 12:37.

.IA-58, matrícula A-558, indicativo PACÚ 2. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:35, arribó a las 14:07.

.F-27, matrícula TC-75, indicativo PACÚ. Según mensaje, este avión despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:05, arribó a las 17:21.

PUENTE AÉREO

.C-130H. Matrícula: TC-63. Misión: evacuación sanitaria. Tripulación: capitán Víctor Borchert, capitán Hernán Daguerre, mayor Pedro Maye, suboficial auxiliar Héctor Sosa, suboficial auxiliar Hugo Castellini, suboficial ayudante Manuel Carabajal, suboficial ayudante Carlos Moyano, primer teniente (médico) Carlos Cerruti y suboficial auxiliar Héctor Russo. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 02:30 y regresó a las 06:40 luego de haberse aproximado a las islas sin lograr aterrizar.

.C-130H, matrícula TC-65, indicativo PATO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: vicecomodoro Julio Sanchotena, mayor Rubén Palazzi, vicecomodoro Roberto Tribiani, suboficial auxiliar Juan Romero, cabo principal Jorge Torres, suboficial principal Américo Arévalo, suboficial principal Carlos Sánchez, primer teniente (médico) José Schmidt, cabo primero Oscar Cortínez. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 04:10, arribó a las 05:20, sobrevolando Puerto Argentino. Se mantuvo en espera en los 49°00'S / 62°00'O y le ordenaron regresar, por situación táctica desfavorable.

.C-130H, matrícula TC-65, indicativo PATO. Misión: abastecimiento aéreo, traslado de elementos para Ejército, Armada y Fuerza Aérea. Tripulación: vicecomodoro Alfredo Cano, capitán Juan Hrubik, vicecomodoro Eduardo Servático, suboficial principal Salvador Giliberto, suboficial mayor (R) Guillermo Aguirre, suboficial auxiliar Eduardo Fattore, suboficial ayudante Néstor Molina. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 16:20, arribó a Malvinas a las 19:00. Despegó a las 19:50, arribó a Comodoro Rivadavia 23:00.

.C-130H, matrícula TC-63, indicativo TRONCO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: vicecomodoro Jorge Domínguez, mayor Juan Bernardi, mayor Walter Videla, suboficial auxiliar Ranulfo Lozano, suboficial auxiliar Juan Hümöller, cabo principal Horacio González, suboficial principal Domingo Farías, mayor (médico) Manuel Brugo, suboficial auxiliar Juan Chamau. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 16:45, arribó a Malvinas a las 20:10. Despegó a las 20:30 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 23:15.

LOS HELICÓPTEROS EN MALVINAS

.CH-47. Tripulación: mayor Oscar Pose, primer teniente Alberto Beltrame, suboficial auxiliar Luis Capra, suboficial auxiliar Orlando Ruiz, suboficial ayudante Juan Cantón, cabo

Cronología de acciones

Rélato del maquinista del *Narwal*, Sr. Feliciano Miño

En Mar del Plata subió un oficial de la armada, creo que de inteligencia, nosotros no lo supimos hasta que comenzó el ataque; allí recién se identificó. Íbamos en apoyo de algún eventual salvamento, o simplemente, estimo, para observar los desplazamientos bélicos en la zona. Éramos un total de veinticuatro hombres plenamente consustanciados en la tarea de hacer algo por nuestra tierra, queríamos que nuestros hijos estuvieran al margen del yugo impuesto por los piratas ingleses. Todos sabíamos que nos jugábamos la vida en la empresa, lamentablemente se perdió una vida y muchos heridos. A nadie escapa que durante la guerra cayeron muchos de nuestros soldados, pero también hubo bajas entre la población civil, que de una manera u otra hacía lo suyo contra el enemigo. De los nuestros cayó Omar Alberto Rupp, el contramaestre que murió sin conocer a su hijo, ya que su mujer tuvo familia cuando navegábamos. Llevaba un triciclo a bordo como regalo para el pequeño, y, al momento de morir, nos pidió que cuidáramos de su familia. Murió en la cubierta con la pierna izquierda destrozada por la metralla de los aviones.

El oficial de marina se identificó como Juan Carlos González y gracias a él pudimos salvar la vida. Esa mañana estábamos navegando y si se podía pescábamos algo, estábamos cerca de la flota inglesa, escuchábamos los cañonazos. Ese domingo 9 de mayo, eran aproximadamente las 09:00 hs, estaba lluvioso y frío, con mar seis o siete, medio agitado y descansábamos mientras navegábamos pero siempre alertas. De pronto, se sintió un impacto en la popa, que atravesó varios compartimentos y en el camino hirió gravemente a Omar que se hallaba en el taller de electricidad.

El Narwal era un buque de 350 toneladas, de sesenta metros de eslora y diecisiete de manga; un barco chico. Yo estaba en la cucheta cuando nos impactaron, creo que fue un misil, enseguida, y después de un instante de zozobra comenzó el griterío. Lo vimos a Rupp gritando, con una pierna menos. El enfermero Gómez hizo las primeras curaciones, pero era imposible hacerle un torniquete para parar la hemorragia, dado que la pierna había sido arrancada casi desde la ingle. Le dieron morfina para atenuar el sufrimiento y alguna bebida, pero debía de ser insoportable.

Estuvo unos cuarenta minutos en cubierta, a pesar de que los aviones ingleses continuaban pasando y tirando. Nosotros no teníamos ningún arma para defendernos, era tanto nuestro miedo, que algunos nos metimos en la cocina y cubrimos nuestras cabezas con las ollas. Una cosa es contarla, y otra es vivirla.

Yo me quedé sin aceite para la máquina pero seguíamos igual, quedé a cargo de la máquina y paré el generador cuando comenzó a entrar el agua, estaba con Wens y era lo único que podía hacer. De mis compañeros del Narwal, recuerdo a Bussed, Carballo, Domínguez, Esquivel, Fabiano, López, Lucaiolo, Ferrero, Fulgenzi, García, Solca, Gómez (Juan y Norberto), Merino, Reinoso, Rodríguez, Zaragoza, Zelasco, los uruguayos Chandot y Jesús Morales, y el paraguayo Wagatta. Tratábamos de tapar los orificios más grandes con lo que podíamos, era imposible achicar normalmente, las balas seguían atravesando el barco pero flotábamos.

primero Rubén Lavoratto, cabo principal Hugo Herrera, cabo primero Luis Villarreal. Despegó de Puerto Argentino a las 11:00 para realizar una misión de transporte y reubicación de piezas de artillería antiaérea, afectadas por bombas sin explotar. Arribó 11:20.

LA ARTILLERÍA ANTIAÉREA

La acción de los Harrier y los cañoneos navales habían respetado, hasta ese día, el poblado en el que residían seiscientos pobladores, entre los que se contaban cien menores. Como la localidad comenzaba a estar cercada por el fuego de cañones, el Secretario General de Gobierno dispuso que la población que vivía fuera del casco principal, se mudara a viviendas ubicadas dentro del mismo, y en especial, lo hicieran a comercios como el supermercado de la Falkland Island Company, el hotel Upland Goose, etc., o bien a casas de material, de amigos.
En la calle, fuera del toque de queda, se veía más gente que al principio, porque los habitantes estaban convencidos de que, al cerrarse el cerco, los ingleses bombardearían la aldea, con ellos incluidos. La población conocía los despliegues y los puntos de almacenamiento de munición. Uno, próximo al centro de la aldea, en el edificio que albergaba el Centro de Información y Control, otro en el hipódromo de las afueras, vecino a la residencia del representante de Líneas Aéreas del Estado etc.; un disparo directo podía hacer un gran daño.
A las 09:00, se orientó la central de fuego y se emplazó el cañón 302. A las 11:00 hubo una incursión en vuelo bajo; el sistema Roland derribó un Harrier, y otro fue reclamado por el cañón 6. El personal que operaba los Skyguard estaba seguro que otros dos aviones habían sido averiados. Al caer el sol, a las 17:00, no se había conseguido orientar la pieza 302. La central respondía bien.

MARTES 1° DE JUNIO

LA SITUACIÓN METEOROLÓGICA

En el sur del continente, sur de Patagonia y Tierra del Fuego, un centro de alta presión, situado al norte de Malvinas, producía aire húmedo sobre la costa central y norte de la Patagonia, con nubosidad baja, y techos de 100 a 300 metros. Lloviznas reducían la visibilidad entre 3 y 8 kilómetros. Vientos del sector este, entre 8 y 10 nudos.
El mencionado centro produjo en Malvinas algunas nubes con techos entre 600 y 900 metros. Vientos variables, intensidad 10 nudos, con orientación noreste en horas de la tarde.

LA FUERZA AÉREA SUR EN LA PRIMERA HORA

A las 03:59 despegaron los BMK-62 para atacar objetivos terrestres en Monte Kent.

.Orden Fragmentaria 1273, tres BMK-62, indicativo HUINCA, armado con tres bombas MK 17. Tripulación N° 1: (B-108) mayor Jorge Chevalier, primer teniente Ernesto Lozano. Tripulación N° 2: (B-105) capitán Carlos Bertoldi, primer teniente Juan Reyes. Tripulación N° 3: (B-109) capitán Eduardo García Puebla, primer teniente Jorge Segat.

En la ruta de ida y desde el punto 1 (51° 40' S / 58° 00' O) regresó el N° 2 (no trasvasaba el tanque

Ya se había dado la orden de abandonar el barco. Éramos un blanco fijo y los aviones no cesaban en su afán de destrozarnos, aún a sabiendas que no teníamos con qué responderles; me acuerdo que me lancé a una balsa con unos compañeros y allí apareció ese maldito avión, nos ametralló impiadosamente, de milagro no nos mató a todos, pero la balsa de caucho, se hundió en segundos. Algunos trataban de desarmar las puertas para usarlas como flotantes, había peligro de tiburones ya que es una zona donde habitualmente se pueden encontrar. Éramos una docena de heridos, sufrí el impacto de las esquirlas de la metralla en el ojo y la mano izquierda. A Zaragoza lo hirieron en la columna, y aún tiene la esquirla.

Minutos más tarde aparecieron aviones y helicópteros Sea King. Pero ya no nos atacaron, los primeros aviones, luego del ataque inicial nos ordenaron por radio variar el rumbo, pero no les hicimos caso, estábamos en aguas argentinas y nadie nos podía hacer cambiar el curso, después de varios ataques quedamos al garete, ya no podíamos hacer nada más. Estábamos sin timón, sin radio y con peligro de hundirnos en cualquier momento ante un nuevo ataque.

Ametrallaron un generador auxiliar que pusimos en cubierta para tener luz y atender a los heridos. Ya no había nada que hacer. Los ingleses nos rescataron luego de estar unos veinte minutos tratando de mantenernos a flote en medio del agua que estaba muy fría, con una lluvia que nos calaba hasta los huesos. Fui el segundo al que rescataron los helicópteros, vi que en un costado decía USA pero tenía muy poca visión por las heridas; nos llevaron a un barco y, posteriormente, al Invincible.

Nos atendieron muy bien, la enfermera era deprimera, allí estuve con tres compañeros. Parecía otro mundo; nos dieron cigarrillos, buena comida y excelente atención médica, inclusive vimos algo de televisión.

Los ingleses se asombraron cuando pedimos elementos para higienizarnos, cepillos de dientes y maquinitas de afeitar, igual pasó con el tema de los cubiertos, pensaban que éramos indios, después nos trataron con mayor deferencia. Diez días más tarde, luego que me operaran la mano izquierda, nos trasladaron al buque hospital Uganda, y de allí a Montevideo, en el barco Hecla, de allí a Buenos Aires en el aviso Piloto Alsina el 3 de junio.

ventral). Arribó a Río Gallegos a las 06:00. Los restantes continuaron, y efectuaron el lanzamiento a las 04:50. Se pudieron confirmar las explosiones. Cuatro minutos después del lanzamiento y al encontrarse en el lateral de Darwin, observaron un misil que venía desde abajo y a la derecha. Lanzaron bengalas, se desprendieron de los tanques de punta de plano y realizaron un viraje de escape.
Detectados por el enemigo, se produjo el despegue de un Sea Harrier del 800 Sqdn- teniente MC Harg,* quien, a las 04:55, fue detectado por el radar Malvinas en el radial 030°, a 20 millas náuticas. No existió comunicación del Centro de Información y Control con la escuadrilla HUINCA. En realidad dicho centro estaba operando con el radar de Ejército y no tenía comunicación con las aeronaves, debido al ataque del Vulcan del día anterior. Así fue que el Centro de Información y Control avisó a la Fuerza Aérea Sur; ésta, por medio del Centro de Información y Control Río Gallegos, enlazó con el HUINCA 2, que regresaba, y éste hizo de retransmisor a los otros aviones. Eran ya las 05:25. En este lapso, el Harrier se había acercado y perseguía a la sección HUINCA. No se habían percatado que los perseguía un interceptor, pero las maniobras evasivas que ejecutaron para evitar los misiles lanzados desde tierra, sirvieron, también, para su defensa aire-aire. Es posible que el interceptor haya abandonado la caza al comprobar que la Artillería Antiaérea estaba tirando. El hecho es que los dos BMK-62 retornaron seguros a Río Gallegos, donde arribaron a las 06:30 y 06:45.

Versión inglesa de estos acontecimientos:**

El Lt Andy Mc Harg (RN) en el ZA 177 fue lanzado, del portaaviones (HMS Hermes), a las 04:39, el 1° de junio, para ser vectoreado hacia un grupo de aviones no identificados, volando a alto nivel que se apreciaban en número de 4, aproximándose a la Isla Soledad desde el sudoeste.
Cuando Mc Harg estuvo a distancia de tiro de los intrusos, se percató de la lejanía de su buque y los aviones estaban al norte de Monte Kent con rumbo norte. Se acercó hasta 4 millas de uno de ellos y lo identificó como un Canberra. En ese momento, el piloto eyectó sus tanques de punta de ala, lanzó chaff y se dirigió al continente tan pronto como pudo, por la ruta más corta. Debido a su estado de combustible, Mc Harg no intentó darle caza. A su pesar, debió retornar y fue recobrado a las 05:55.

El avión a que se refiere y del que estuvo tan cerca, era, en efecto, uno del Grupo 2 Canberra, que había decolado de Río Gallegos para un bombardeo nocturno, a Monte Kent.

EL DERRIBO DEL C-130H

Si bien, el Comando de la Fuerza Aérea Sur centraba su atención en el apoyo de fuego cercano, con aviones BMK-62, sobre las fuerzas terrestres enemigas, basándose en la información, no muy detallada proveniente del Teatro de Operaciones Malvinas, no dejaba de lado la búsqueda de objetivos navales, a los que estimaba más redituables.
Con esta intención, se dispuso la salida de un C-130H, que debería realizar exploración radar, (estrategia ya descripta y que se venía utilizando, con cierto éxito, en los últimos días) en la zona noreste de las islas, porque, según se presumía, en esa área operaban algunos buques enemigos en

* ETHELL, Jefffrey & PRICE Alfred (Op. Cit.). Pp. 174
** BURDEN, Rodney (Et. Al.). The Air War...(Op.Cit.) Pp. 202

Cronología de acciones

Extracto del Informe del Brig Luis G. Castellano

Recibimos información que el pesquero Narwal encontrándose dentro de la zona de exclusión, había sido atacado por los Harrier y estaba hundiéndose. En dicha nave iba un oficial de la armada, con la misión de recoger y transmitir informaciones de la ubicación de la flota inglesa.

El Gral Menendez me pidió envíe un helicóptero a la zona para tratar de rescatar los náufragos que se encontraban en balsas salvavidas.

Analizado el requerimiento con el Estado Mayor e informado por el radar que en las proximidades de la nave se encontraba una PAC orbitando en altura, llegamos a la conclusión que la misma estaba en espera precisamente de que acudiéramos al rescate para atacarnos.

Informé al General este hecho y le manifesté que mientras los aviones enemigos estuvieran en la zona, no enviaría el helicóptero. Ante esta decisión y luego de una fuerte discusión, ordenó que un helicóptero Puma de su fuerza acudiera de inmediato al rescate, oportunidad en la cual advertí al General que se preparara para lo peor.

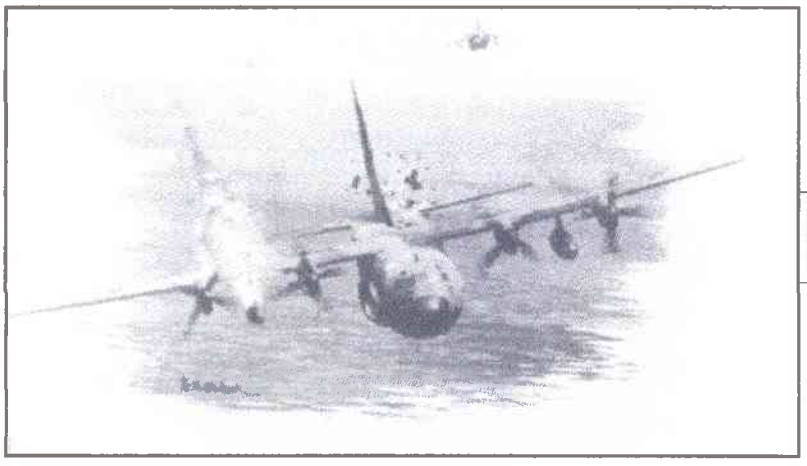
Efectivamente, habiéndole pedido al My Silva que siguiera con el radar el vuelo del helicóptero, a los cuarenta minutos aproximadamente de vuelo, me informó que la PAC interceptó al Puma y este desapareció de la pantalla no teniendo mas noticias de ellos.

Con posterioridad, supimos que los náufragos fueron rescatados por el enemigo y retenidos en calidad de prisioneros de guerra hasta el final de la contienda.

función de piquete radar.
Para esta tarea se ordenó la siguiente misión:

> .Orden Fragmentaria 2258, C-130H, matrícula TC-63, indicativo TIZA. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: capitán Rubén Martel, capitán Carlos Krause, vicecomodoro Hugo Meisner, cabo principal Miguel Cardone, cabo principal Carlos Cantezano, suboficial principal Julio Lastra, suboficial ayudante Manuel Albelos. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 06:30.

El 1° de junio, el Hércules C-130 H matrícula TC-63 mientras realizaba un vuelo de exploración y reconocimiento al norte de las Islas fue interceptado y derribado por una patrulla de Sea Harrier, pereciendo todos sus tripulantes



Representación pictórica del derribo del C-130 H.

LA EJECUCIÓN

El TIZA decoló de Comodoro Rivadavia a las 06:30, pero regresó poco después por fallas. Solucionó las novedades y volvió a despegar a las 08:53. Arribó al punto V (50°00'S / 61°00'O), a las 10:15 e inició, desde allí, el recorrido triangular hacia el punto A (50°48'S/60°20'O), al que arribó a las 10:25. Luego, siguió al punto L (50°30'S/60°17'O), alcanzándolo a las 10:35. Cuando se dirigía al punto B (50°30'S/59°39'O), el más exterior de su recorrido y volando a 10.000 pies (nivel de vuelo 100) tal cual lo ordenado, informó:

Cronología de acciones

Lunes 10 de mayo

El parte meteorológico

Las condiciones meteorológicas seguían adversas a las operaciones aéreas.

Actividades de la Task Force

El enemigo realizó las siguientes actividades:

- Sus refuerzos (especialmente combustible) seguían arribando al Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, ya sea desde [redacted] isla Ascensión o por la ruta del Pacífico - cabo Hornos. LA
- Cañoneo naval (reducido), a las islas. Entre 02:30 / 03:30, dos buques bombardearon posiciones en Moody Brook sin consecuencias.
- El grueso de la Task Force se mantenía en la zona TRALA, fuera del radio de acción propio, adelantando algunas fragatas, esporádicamente, dentro de la zona de exclusión total.
- La fragata HMS *Alacrity* patrullaba el Estrecho de San Carlos, cuando sorprendió y atacó al ARA *Isla de los Estados* que transportaba carga desde Puerto Argentino a Puerto Mitre. En el hecho fallecieron 18 personas, entre las que se encontraba el Cabo de la Fuerza Aérea Argentina Héctor Varas.

Búsqueda y rescate sobre mar

La FAA, a través de su Comando Aéreo Estratégico, planificó y ejecutó misiones de búsqueda y rescate, y de exploración cercana y lejana.

Fokker F-27, matrícula TC-73, indicativo "*Titán I*". Tripulación: My Rodolfo Drigatti, Vcom Jorge Benavente, C1º Mario Simón, C1º Roberto Herger. Despegó de Trelew a las 08:25 hs; arribó a Comodoro Rivadavia a las 12:15. Despegó a las 16:20; arribó a Trelew a las 19:10 hs.

Fokker F-27, matrícula TC-78, indicativo "*Titán*". Tripulación: Vcom Héctor Vanden, My Juan Rodríguez, CP Eduardo Docters, SAux Alberto Campelo. Despegó de Bahía Blanca a las 08:45; arribó a Viedma a las 12:25. Despegó a las 12:55; arribó a Bahía Blanca a las 14:15 hs.

Exploración y reconocimiento visual

NUÑEZ

Fokker F-27, matrícula TC-44, indicativo "*Bolsa 2*". Tripulación: My Mario [redacted] My Ramón Díaz, C1º Eduardo Muñoz, CP Oscar Heredia. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:30; arribó a las 1 1:30. Despegó a las 16:15; arribó a las 19:15.

El IFF (identification friend or foe - identificación amigo o enemigo) *se encendió por 10"- 7"- 6"-, se mantiene encendido..., e informó luego: ¡Estamos en emergencia!..*

Las comunicaciones se cortaron.
A las 10:50, el TC-63 fue interceptado y derribado por una patrulla aérea de combate; cayó en el mar y no hubo sobrevivientes.

LA VERSIÓN BRITÁNICA*

...después del amanecer, el día parecía aburrido y el tiempo, marginal, proveía una excelente cobertura para los aviones de transporte argentinos que desafiaban el bloqueo para llevar pertrechos a Puerto Argentino.
En un vuelo, esa mañana un C-130H Hércules, del Grupo 1, piloteado por el capitán Rubén Martel, se asomó (ascendió) al norte del Estrecho de San Carlos para hacer una breve búsqueda radar por buques británicos.
"Estabamos tratando de encontrar la flota enemiga para ayudar a los aviones de ataque; era una tarea extremadamente peligrosa de hacer", explicó el vicecomodoro Alberto Vianna, uno de los superiores de Martel.
Aunque para ese entonces, los Sea Harrier hacían poco contacto con los aviones enemigos, seguían patrullando sobre las islas tan frecuentemente como en las horas de mayores ataques.
Cuando el Hércules emergió sobre el horizonte radar, a unas 20 millas al norte de la boca del estrecho, fue detectado por el radar de búsqueda de la fragata HMS Minerva, que estaba operando como buque de control aéreo, ese día. Inmediatamente el Lt Cdr Ward y el Lt S Thomas del Sqdn 801 de PAC en el área, fueron vectoreados para la interceptación.
Al aproximarse los aviones al Estrecho San Carlos y al estar escasos de combustible, se le ordenó a los buques de asalto HMS Fearless y HMS Intrepid dejar libres sus plataformas de helicópteros, para el caso de ser necesarios el aterrizaje y posterior recarga de dichas aeronaves. Thomas describió la interceptación así:
"Sharkey (Ward) lo tomó en su radar, el avión iba rumbo al oeste. Pensamos que podría ser un C-130H por su baja velocidad. Ward descendió (entre nubes) para atacar. Yo permanecí sobre la capa de nubes, a 3.000 pies, para el caso de que el avión (enemigo) ascendiera por sobre ella.
Luego Ward informó que tenía un Hércules a la vista, a distancia de 6 millas aproximadamente, entonces yo descendí para reunirme con él. Salí de las nubes justo para ver un misil que dejaba su avión, y directo al frente divisé al Hércules volando a 200 pies en vuelo recto y nivelado.
Estando escaso de combustible, Ward había lanzado su misil fuera de alcance: el misil casi alcanza al Hércules cuando sorpresivamente perdió impulso y cayó al agua.
Para entonces Ward estaba mucho más cerca y lanzó el segundo misil, el cual impactó entre los dos motores de la izquierda (10:50 horas) e inmediatamente se incendió.
Todavía el C-130H se mantenía, entonces Ward se acercó aún más y vació sus cañones en él. El Hércules entró en una espiral picada hacia la izquierda, sin control, el ala tocó en el mar, viró sobre sí mismo y se desintegró."

LA BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

.LR-36, matrícula LV-LOG, indicativo PICHO, tripulación: vicecomodoro Rodolfo De la Colina, comodoro Ronaldo Ferri, cabo principal Hugo Bornices. Despegó de Comodoro Rivadavia, a las 15:20. Misión búsqueda y salvamento en la zona de derribo del TIZA (posición 50° 28' S / 59° 55' O). Avistaron una patrulla aérea de combate a 2000 / 3000

* ETHELL, Jeffrey & PRICE, Alfred. (Op. Cit.) Pp. 175

Boeing B-707 matrícula TC-92, indicativo "*Carbón*". Tripulación: Vcom Horacio Genolet, Cap Armando Buira, SP Flavio Lución, SM Guillermo Oviedo, SM Miguel Diap. Despegó de la Base Aeronaval Comandante Espora a las 06:50; arribó a las 17:00 hs.

Cessna Citation I C-500, matrícula LV-LZR, indicativo "*Casero IV*". Tripulación Cte [redacted] Hugo Mercante. Despegó de la Base Aeronaval Comandante Espora a las 07:00; arribó a las 13:20 hs.

Cessna Citation I C-500, matrícula LV-MZG, indicativo "*Casero II*". Tripulación: Cte Alf Vicente Collerone. Despegó de la Base Aeronaval Comandante Espora a las 13:51; arribó a las 19:57 hs.

Para las 14:20 hs, la información del Centro de Operaciones Electrónicas, que poseía nuestro comando, respecto de la Task Force era:

1. HMS *Invincible* y una fragata tipo 21, en 51º 00' S / 55º 30' O.
2. Fragata o similar, en 52º 00' S / 55º 00' O.
3. Fragata o similar, en 55º 30' S / 61º 00' O.
4. Fragata o similar, en 54º 30' S / 56º 00' O.
5. Fragata y 5 lanchones de desembarco logístico, en 50º 00' S / 58º 00' O.
6. HMS *Hermes*, en 52º 00' S / 52º 00' O, rumbo 90º en marcha muy lenta remolcado y/o acompañado por cinco o seis buques.
7. Un buque petrolero, tipo *Plumleaf*, en 32º 00' S / 36º 00' O.

Apreciación de la Fuerza Aérea Sur

La FAS apreció al final del día, que el dispositivo enemigo obedecía a un esquema netamente defensivo por parte de la Task Force, con sus portaviones alejados y sus piquetes radar adelantados en tareas de alerta temprana.

Con respecto al petrolero grande, se estudió un ataque a llevarse a cabo, oportunamente, con aviones *Canberra MK-62* y *Hercules C-130*. Poco a poco, se fue confirmando el tránsito naval enemigo (de refuerzo), entre isla Ascensión y el Teatro de Operaciones. Además, en la zona de exclusión total continuaba el mal tiempo (techos bajos y escasa visibilidad).

Este día, el Com Mendiberry, escribía en su diario de guerra:

> *...indicios de desembarco en área de puerto y establecimiento San Carlos. No se confirman.*

En este dia ofrendó su vida al servicio de la patria

- Cabo Héctor Varas

MAY 09 <<< Cronología >>> MAY 11

pies y escaparon rasante. Arribó a las 18:15.

OTROS VUELOS DE EXPLORACIÓN Y RECONOCIMIENTO

Se ejecutaron las siguientes operaciones de exploración y reconocimiento:

.Orden Fragmentaria 2152: LR-35, indicativo NIDO, tripulación: capitán Clemente Velasco, capitán Carlos Pane, cabo primero Juan Mothe. Misión: exploración y reconocimiento. Despegó de Río Grande a las 10:30, arribó a las 12:45.

.Orden Fragmentaria 2153: LR-35, indicativo LORO, tripulación: capitán Nicolás Benza, teniente Eduardo Casado, cabo primero Alejandro López. Despegó de Río Grande a las 09:25 y arribó a las 12:15.

.F-27, matrícula TC-71, indicativo BOLSA 2. Tripulación: vicecomodoro Jorge Benavente, vicecomodoro Ricardo Quellet, suboficial principal Orlando Páez Cortés, suboficial ayudante Esteban Godoy. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:15, arribó a las 13:05. Despegó a las 14:45, arribó a Comodoro Rivadavia a las 16:15.

F-27, matrícula T-41, indicativo PACÚ. Tripulación: vicecomodoro Juan Agnoletti, capitán Carmelo Salas, cabo principal Rodolfo Solís, cabo primero Roberto Herger. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:15, arribó a las 16:15.

.F-27, matrícula T-44, indicativo TITÁN. Tripulación: vicecomodoro José Ribeiro, mayor Rodolfo Drigatti, suboficial mayor Amílcar Reyes, suboficial auxiliar Alberto Campelo. Despegó de Comandante Espora a las 09:00, arribó a Viedma a las 12:30. Despegó a las 13:00, arribó a Comandante Espora a las 16:00.

.DHC-6, matrícula T-86, indicativo PACÚ 3. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:25, arribó a las 12:05.

.F-27, matrícula TC-75, indicativo TITÁN. El comandante informa, por mensaje, que despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:00 y arribó a las 14:20.

.IA-58, indicativo PACÚ 2. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:30, arribó a las 14:00.

.Orden Fragmentaria 134: TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 1. Tripulación: alférez Jorge Arrechea, cabo principal Mario Juárez, personal civil Tomás Manzanares. Despegó de Santa Cruz a las 09:29, arribó a las 12:37.

.Orden Fragmentaria 135: TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 2. Tripulación: alférez Mario Decarre, alférez Jorge Arrechea, suboficial auxiliar Orlando Falcón. Despegó de Santa Cruz a las 14:55, arribó a las 17:50.

Cronología de acciones

Martes 11 de mayo

El parte meteorológico

Las condiciones meteorológicas seguían adversas a las operaciones aéreas.

Las actividades en el Teatro de Operaciones

A las 05:25, dos unidades de superficie británicas ejecutaron cañoneo naval, sobre Puerto Argentino.

A las 09:30, a pesar de las adversas condiciones meteorológicas en la isla Soledad, el radar de Darwin detectó dos *Harrier*, que se acercaban desde el Sudeste. La artillería antiaérea abrió fuego sobre los mismos, que abortaron su ataque, lanzaron sus bombas fuera del objetivo, y se alejaron.

Exploración y reconocimiento

El grupo de exploración y reconocimiento realizó las siguientes salidas de exploración lejana:

Cessna Citation I C-500, matrícula LQ-MRM, indicativo "*Casero III*". Tripulación: Cte Inspector Díaz. Despegó de la Base Aeronaval Comandante Espora a las 07:04; arribó a las 13:15 hs.

Lear Jet LR-25, indicativo: "*Casero V*". Tripulación: Alf Roberto Pignato, Alf Mariano Salottl. Despegó de la Base Aeronaval Comandante Espora a las 13:30; arribó a las 19:18 hs.

Fokker F-27, matrícula TC-71, indicativo: "*Titán*". Tripulación: My Juan Rodríguez, Vcom Héctor Vanden, CP Eduardo Docters, SAux Alberto Campelo. Despegó de Bahía Blanca a las 08:50; arribó a Viedma a las 13:30. Despegó a las 14:10; arribó a Bahía Blanca a las 17:10 hs.

Boeing B-707, matrícula TC-92, indicativo "*Buque III*". Tripulación: Vcom Rodolfo Muñoz, Vcom Marcelo

Sólo vieron mar adentro, en proximidades del establecimiento Fitz Roy una lancha pequeña. Escucharon al centro de información y control dar posición de una patrulla aérea de combate. No avistaron ningún objetivo terrestre, y decidieron volver con viraje a la izquierda. Regresaron, por el norte, hasta la Islas Sebaldes, donde eyectaron cargas y se dirigieron al reabastecimiento en vuelo. Arribaron a San Julián, a las 17:15.

.Orden Fragmentaria 1304, tres M-5, indicativo CORAL, armados con dos bombas retardadas por paracaídas, cada uno. Misión: objetivo naval, por confirmar, por el avión explorador. Tripulación: capitán Horacio Mir González (C-417), primer teniente Carlos Antonietti (C-418), mayor Carlos Martínez (C-401). Despegaron de Río Grande, a las 14:45.

Navegaron, hacia Malvinas, guiados por un Lear Jet. Arribaron a la zona de las Islas de los Leones Marinos, sin avistar objetivos. Regresaron a Río Grande, adonde arribaron a las 16:45.

LOS REABASTECEDORES

.KC-130, matrícula TC-69, indicativo CIERTO 2. Misión: reabastecimiento. Tripulación: vicecomodoro Roberto Noé, mayor Roberto Briend, capitán Osvaldo Bilmezis, suboficial mayor Modesto Cufré Vianey, cabo principal Carlos Golier, suboficial auxiliar Héctor Sosa, suboficial ayudante Juan Marnoni, suboficial principal Roberto Caravaca. Punto de control de reabastecimiento aéreo 52°30'S/65°00'O. Despegó de Río Gallegos, a las 13:15. Reabasteció a dos A-4B indicativo PITÓN, y a los A-4C indicativo COBRA. A estos últimos, COBRA 1 y 2, al regreso, los trajo enganchados hasta la vista de San Julián, por pérdida de combustible. Arribó a Río Gallegos, a las 17:25.

.KC-130, matrícula TC-70, indicativo CIERTO I. Misión: reabastecimiento. Tripulación: vicecomodoro Enrique Pessana, primer teniente Gerardo Vaccaro, mayor Eduardo Gómez, cabo principal Mario Cemino, cabo principal Francisco Martínez, suboficial auxiliar Oscar Ardizzoni y suboficial auxiliar Mario Amengual, suboficial principal Andrés Manyszyn. Despegó de Río Gallegos, a las 13:10. No efectuó reabastecimiento y regresó a Comodoro Rivadavia; arribó 18:10.

EXPLORACIÓN Y RECONOCIMIENTO

La Fuerza Aérea Sur había disminuido sus operaciones de exploración, reconocimiento y diversión que realizaban los medios del Escuadrón Fénix, y esta responsabilidad la había asumido la aviación naval con su dotación de B-200. Pero se advirtieron inconvenientes en esta operación conjunta, los que dieron por resultado la ausencia de ataques de este día, (casos PITÓN y CORAL), porque no encontraron los objetivos esperados.
La información, obtenida por las misiones de exploración y reconocimiento de Armada, y transmitida a la Fuerza Aérea Sur, era imprecisa y los blancos no estaban donde se indicaba.

.F-27 Matrícula T-45. Indicativo BOLSA 2. Tripulación: mayor Osvaldo Botto, mayor

Conte, SM Carlos Blazek, SAux Angel Salvador, SM Aroldo Bonorino. Despegó de la Base Aeronaval Comandante Espora a las 05:30; arribó a las 13:50 hs. Avistó buque *Uganda* en 48º 35' S / 48º 58' O a las 08:06 hs.

Dos *Lear Jet LR 35*, matrícula LV-ONN, indicativo "*Conde I*". Tripulación: Cap Antonio Buira, Cap Carlos Pane, C1º Dardo Rocha. Matrícula T-24, indicativo "*Conde II*". Tripulación: 1erTen Bianco Eduardo, Ten Luis Herrera. Despegaron de Río Grande a las 07:50; arribaron a las 10:40 hs. Por Malvinas.

Fokker F-27, matrícula T-43, indicativo "*Bolsa II*". Tripulación: Vcom Juan Agnolettl, Cap Carmelo Salas, C1º Guillermo Lamas, H. González. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 16:50 hs; arribó a las 20:10 hs.

Fokker F-27, matrícula TC-73, indicativo "*Titán I*". Tripulación: Vcom Mario Andelique, My Egidio Santilli, C1º Ricardo Hemández, CP Carlos Bassano. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 16:50; arribó a Trelew a las 19:20 hs.

Fokker F-27, matrícula TC-73, indicativo "*Titán II*". Tripulación: Vcom Jorge Benavente, My Rodolfo Drigatti, C1º Mario Simón, C1º Roberto Herger. Despegó de Trelew a las 09:00; arribó a Comodoro Rivadavia a las 13:00 hs.

Fokker F-27, matrícula T-44, indicativo "*Bolsa II*". Tripulación: My Mario Nuñez, My Ramón Díaz, C1º Eduardo Muñoz, CP Oscar Heredia. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:20; arribó a las 11:20 hs.

Además existían, en apresto para tareas de búsqueda y salvamento, desplegados donde se indica, los siguientes medios:

Com Rivadavia:	Dos *Fokker F-27* Un *DHC-6 Twin Otter* Un helicóptero *Bell B-212*
Trelew:	Un helicóptero *Hughes H-500*
Santa Cruz:	Un helicóptero *Hughes H-500*
San Julián:	Un helicóptero *Bell B-212* Un helicóptero *Hughes H-500*
Puerto Deseado:	Dos helicópteros *S-61N* Tres *Mitsubishi MU 2/60*
Río Gallegos:	Un helicóptero *Bell B-212* Cuatro *Aerostar TS-60*

Roberto Salvarredi, suboficial mayor José Altamiranda, cabo primero Carlos Bassano. Despegó de Comodoro Rivadavia, a las 09:20. Arribó a las 11:20.

.F-27 Matrícula T-45. Indicativo BOLSA 2. Tripulación: mayor Adolfo Rodríguez, mayor Mario Núñez, cabo primero Guillermo Lamas, cabo principal Horacio González. Despegó de Comodoro Rivadavia, a las 15:00; arribó a las 17:30.

F-27 Matrícula T-42. Indicativo PACÚ. Tripulación: vicecomodoro Mario Andelique, mayor Juan Rodríguez, cabo primero Mario Simón, cabo primero Santiago Cabral. Despegó de Comodoro Rivadavia, a las 13:40; arribó a las 17:00.

.F-27 Matrícula T-44. Indicativo TITÁN 1. Tripulación: capitán Guillermo Testoni, capitán Carlos Filippi, cabo primero José Brandana, cabo principal Oscar Heredia. Despegó de Trelew, a las 09:00; arribó a Comodoro Rivadavia a las 12:10.

.F-27, Matrícula T-44. Indicativo TITÁN 1. Tripulación: capitán Armando Valverde, capitán Ernesto Cuello, cabo primero Eduardo Muñoz, cabo primero Jorge López. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:55; arribó a Trelew a las 17:25.

.F-27 Matrícula T-76. Indicativo: TITÁN. Tripulación: capitán Hugo Olmos, mayor Egidio Santilli, cabo principal Misael Lombardo, suboficial ayudante Martín González. Despegó de Comandante Espora, a las 08:40; arribó a Viedma, 10:50. Despegó a las 12:20; arribó a Comandante Espora a las 15:00.

.B-707 Matrícula TC-92. Indicativo: BUQUE 2. Tripulación: mayor Armando Buira, vicecomodoro Otto Ritondale, suboficial mayor Carlos Blazek, Suboficial auxiliar Angel Salvador, suboficial mayor Adolfo Recalde, cabo Marcos Quiroga. Despegó de la I Brigada Aérea a las 06:30; arribó a las 17:10.

.B-707. Matrícula TC-91. Indicativo: BUQUE 1. Tripulación: vicecomodoro Eduardo Fontaine, mayor Juan Carlos Ossa, suboficial principal Flavio Lución, suboficial mayor Guillermo Oviedo, suboficial mayor Enzo Simeoni, suboficial auxiliar Hugo Suárez, cabo primero Sergio Gutiérrez. Despegó de la I Brigada Aérea, a las 06:45; arribó a las 15:05.

.Orden Fragmentaria 150. TS-60. Indicativo: PLATINO 1. Tripulación: alférez Jorge Arrechea, cabo principal Mario Juárez, personal civil Tomás Manzanares. Despegó de Santa Cruz, a las 09:30; arribó a las 10:30.

.Orden Fragmentaria 151. TS-60 matrícula LV-MDM. Indicativo PLATINO 2. Tripulación: comodoro Jorge Raimondi, alférez Claudio Gervai, suboficial auxiliar. Orlando Falcón. Despegó de Santa Cruz, a las 15:00. Arribó a las 17:50.

.DHC-6, matrícula T-82. Indicativo: PACÚ 3. Despegó de Comodoro Rivadavia, a las 09:18; arribó a las 11:45.

Skyvan 3M (Prefectura Nacional Aeronaval)

Malvinas: Dos helicópteros *Boeing Chinook CH-47*
Dos helicópteros *Bell B-212*

Ataques de diversión con reabastecimiento simulado

La Fuerza Aérea Sur ejecutó una operación de diversión simulando reabastecimiento en vuelo:

> Dos *Lear Jet LR-35*, indicativo "*Conde*". Tripulación Nº 1: Cap Buira, Cap Pane, C1º Dardo Rocha. Tripulación Nº 2: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera; despegaron de Río Grande a las 07:50; arribaron a las 10:40 hs por Malvinas.
>
> Un *Hercules KC-130* matrícula TC-70, indicativo "*Ñato*". Tripulación: My Roberto Briend, Cap Eduardo Senn, Cap Osvaldo Bilmezis, SM Juan Cufré, CP Carlos Golier, SAux Héctor Sosa, SP Julio Lastra, SA Luis Martínez. Despegó de Río Gallegos a las 07:00; arribó a las 11:00.
>
> *Lear Jet LR-35*, matrícula T-24, indicativo "*León*". Tripulación: Ten Luis Herrera, 1erTen Eduardo Bianco, C1º Dardo Rocha. Despegó de Río Grande a las 11:30; arribó a las 13:40 hs por Malvinas.

Estos tenían por objetivo:

- Hacer reaccionar al enemigo aeronaval (PAC).
- Efectuar exploración y reconocimiento sobre el área.

Estas salidas no produjeron resultado, porque no despegó ninguna PAC en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, ni se avistó buque enemigo.

Nueva bomba para los Halcones

El Comando FAS decidió equipar a los aviones *A-4B/C Skyhawk* con las bombas MK-17 de 1.000 lb, que usaban los aviones *Canberra MK-62*, a las que los pilotos apodaron *"Bombola"*.

Ya se habían realizado los estudios de factibilidad técnica, y ahora se comprobaba su efectividad, mediante un vuelo y lanzamiento que realizó el 1erTen Fausto Gavazzi, con un *A-4B Skyhawk*, matrícula C-206. El experimento funcionó y la FAS decidió su empleo para la primera oportunidad que se presentara, que se dio al día siguiente.

MAY 10 <<< Cronología >>> MAY 12

.Dos IA-58 (A-558 y A-551). Indicativo: PACÚ. Despegaron de Comodoro Rivadavia, a las 12:43; arribaron a las 14:38.

.El comandante del LV-MDE informa que dos TS-60, indicativo LANGOSTA, volaron dos misiones.

.LR-35. Matrícula T-23. Indicativo JEQUE. Tripulación: capitán Narciso Juri, teniente Luis Herrera, cabo primero Alejandro López. Despegó de Río Grande, a las 14:45; arribó a las 16:20. Misión: guiado de la escuadrilla CORAL, de M/5.

MODIFICACIÓN DEL DISPOSITIVO DE DESPLIEGUE

La Fuerza Aérea Sur ordenó el traslado de los Escuadrones I y II de A-4B, que operaban en Río Gallegos, a San Julián, para que los M/5 de San Julián se trasladaran a Río Gallegos. Con esto, ampliaba, en algo, la muy escasa autonomía de los Dagger sobre las islas, al no poder, ya, utilizar Río Grande, por hielo en la pista.

EN MALVINAS

ATAQUES DE ARTILLERÍA Y NAVALES

Las posiciones defensivas terrestres argentinas, fueron bombardeadas, durante la noche del 8 al 9 de junio, por la artillería enemiga. Los efectivos que ocupaban la zona de Two Sisters, recibieron fuego desde el oeste, y la Base Aérea Militar Malvinas fue atacada por fuego naval.

REPLIEGUE DE HELICÓPTEROS AL CONTINENTE

Ante la crítica situación que se vivía, la Fuerza Aérea dispuso el regreso, a Río Grande, de los dos CH-47 (el H-91 y el H 93), del Escuadrón Helicópteros que se encontraban en Puerto Argentino.

.H-93. Tripulación: mayor Oscar Pose, primer teniente Alberto Beltrame, suboficial ayudante Roberto Prats, suboficial ayudante Juan Canton, suboficial auxiliar José Antonio Álvarez, cabo primero Mario Vera, cabo primero Santos Vega, cabo primero Alejandro Montaldo. Despegó de Malvinas a las 06:00; arribó a Río Grande, a las 11:45.

.H-91. Tripulación: primer teniente Horacio Giaigischia, primer teniente Manuel Fernández, suboficial auxiliar Luis Capra, cabo primero Rubén Lavoratto, cabo principal Hugo Herrera, cabo primero Luis Villarreal. Despegó de Malvinas a las 06:00; arribó a Río Grande, a las 11:45.

Para evitar, en lo posible, la detección por parte del enemigo, el vuelo se realizó de noche y a muy baja altura (cincuenta pies, sobre el terreno). A bordo, llevaban tambores de combustible, [illegible] bombeando a los tanques del helicóptero.

Cronología de acciones

Miércoles 12 de mayo

El parte meteorológico

Se iniciaba un nuevo día, y con él la esperanza de que mejoraran las condiciones climáticas,aunque todo el Teatro de Operaciones continuaba dentro de una masa de aire cálido, que producía techos bajos con nieblas, lloviznas y bruma.

Las operaciones de combate

El comando de la FAS estaba listo para reaccionar, apenas el enemigo fuera detectado. A partir de las 06:00 hs comenzó a recibir, del CIC Malvinas, importante información respecto de dos o tres buques que navegaban al este, a 17/20 MN, con las siguientes secuencias:

05:48 hs, radial 068 - distancia 21 MN.
06:48 hs, radial 108 - distancia 21 MN.
07:30 hs, radial 134 / 143 - distancia 17 MN.
08:05 hs, radial 158 / 169 - distancia 17 MN.
08:30 hs, radial 172 - distancia 9 MN (uno se retiró).
10:00 hs, radial 202 - distancia 14 MN.
11:00 hs, radial 110 / 120 - distancia 30 MN, (siete buques avistados por helicóptero del Ejército).

A las 11:42 hs, Malvinas informó que había comenzado el cañoneo naval al Este de Puerto Argentino.

Mientras procesaba la información anterior, y la que provenía de las misiones de exploración y reconocimiento, al tiempo que esperaba mejor meteorología en Malvinas, la FAS planificaba su respuesta. Esta consistió en un ataque con ocho *A-4B Skyhawk*, de Río Gallegos, y seis *M-5 Dagger* de Río Grande, todos con una bomba *MK-17*, regulada para estallar con 25/30 segundos de retardo. Estas escuadrillas deberían atacar a los objetivos navales detectados, con un intervalo de cinco minutos entre sí. Para esto, serían apoyadas por dos reabastecedores *Hercules KC-130*. DETALLE

La persecución

Mientras se realizaba la anterior operación, el comando de la FAS planificó una nueva operación, con las unidades que permanecían en apresto. Para ello, seleccionó de la BAM San Julián:

- seis *M-5 Dagger* con dos bombas retardadas por paracaídas, cada uno.
- ocho *A4-C Skyhawk* con una bomba *MK-17* (1.000 lb) cada uno.

Ordenó a los dos *Hercules KC-130*, que permanecían en circuito de espera en San Julián, se dirigieran al nuevo puesto de control de reabastecimiento, en 50º 30' S / 64º 30' O. Al comprobarse que los buques se alejaban presurosos hacia el Noreste, se emitió la orden ejecutiva de regreso de los *Hercules KC-130*. Arribaron, a Río Gallegos el TC-70 a las 15:40; a Comodoro Rivadavia el TC-69,

DAÑOS A UN GR 3

El Regimiento de Infantería 3, informó que, a las 11:00, un Harrier atacó un camino en su franja de combate. Fue repelido con fuego de armas livianas y, aparentemente, averiado.
Informaciones inglesas confirman estas averías en el avión (GR 3) del FltLt Murdo Mac Leod, que debió bajar su tren de aterrizaje con el sistema de emergencia. Según las mismas, el avión tenía seis o siete agujeros y estaban cortadas las líneas de circuito hidráulico, en los planos y fuselaje.*

COORDINACIÓN PARA EL APOYO AÉREO DIRECTO

Al anochecer, personal del Escuadrón Pucará (mayor Navarro), en el puesto de comando de Puerto Argentino coordinó, con el Ejército Argentino, una salida de IA-58, en apoyo directo para el día siguiente.

JUEVES 10 DE JUNIO

LA METEOROLOGÍA

ÁREA DEL CONTINENTE

Precipitaciones en la zona norte de Santa Cruz y Chubut. Durante el resto del día se mantuvieron condiciones de buen tiempo, con vientos suaves y variables; visibilidad superior a diez kilómetros.

ÁREA MALVINAS

Nublado con techos de doscientos a seiscientos metros. Estas condiciones se mantuvieron con una visibilidad mayor de diez kilómetros. No se registraron fenómenos significativos.

LA SITUACIÓN EN MALVINAS

EL ENEMIGO

Todo el esfuerzo enemigo se concentró sobre las defensas de Puerto Argentino. En su accionar terrestre, presionó, con fuego de artillería, las posiciones del Regimiento de Infantería N° 4, en la zona de los montes Kent y Longdon.
En lo que respecta a su accionar aéreo, a partir de las 08:15, fueron detectadas treinta y cuatro patrullas aéreas de combate, algunas de las cuales protagonizaron varios ataques sobre los sectores ocupados por el Batallón de Infantería de Marina N° 5, el Grupo de Artillería N° 3, el Regimiento de Infantería N° 7 y la Base Aérea Militar Malvinas.
Desde el mar continuó el fuego naval en horas nocturnas, sobre todos los sectores.
Desde helicópteros, realizó ataques con cohetes filoguiados, sobre Moody Brook y objetivos muy próximos a la ciudad.

ACCIONES DE APOYO A LAS FUERZAS TERRESTRES

Las fuerzas terrestres argentinas resistieron, desde todas las posiciones defensivas. La artillería combatió activamente. Al amanecer se cumplió la salida de tres aviones IA-58, coordinada el día

* ETHELL, Jeffrey & PRICE, Alfred. (Op. Cit.). Pp. 199.

las 15:55; y el oficial de control aéreo táctico a Comodoro Rivadavia a las 16:00 hs.

La respuesta enemiga

A las 17:30, un *Harrier* lanzó dos bombas, mediante "*Toss Bombing*", sobre el aeródromo de Malvinas, sin mayor precisión.

Otros acontecimientos

Por informes de inteligencia, aumentaron los indicios de pequeños desembarcos y movimientos de comandos británicos en la costa Norte de la isla Gran Malvina y su litoral norte, sobre el estrecho de San Carlos.

Balance del día

- 30 salidas de Exploración, Reconocimiento, Diversión y Retransmisor.
- 8 salidas de aviones A-4B.
  - 2 aviones son derribados. Sus pilotos fallecen
  - 1 avión se pierde en accidente. Su piloto fallece.
  - 1 avión es derribado accidentalmente por la artillería argentina. Su piloto fallece.

Daños causados:

Destructor tipo 42 HMS *Glasgow*, seriamente averiado y retirado del Teatro de Operaciones.
Fragata Tipo 21 HMS *Brilliant*, levemente averiada.

En este día ofrendaron su vida al servicio de la patria

- Primer Teniente Manuel Oscar Bustos
- Primer Teniente Fausto Gavazzi
- Teniente Mario Víctor Nívoli
- Teniente Jorge Rubén Ibarlucea

MAY 11 <<< Cronología >>> MAY 13

FUERZA AEREA ARGENTINA
MANDO DE REGIONES AEREAS
REGION AEREA "CENTRO"
AERODROMO "JUNIN"

JUNIN, 9 de diciembre de 1988.-

OBJETO: Elevar nota e informar.-

AL JEFE DE LA REGION AEREA "CENTRO"
(Jefatura)

1. Elévase al señor el presente expediente remitiéndose adjunto Fotocopia de la Nota presentada por el Aero Club - Villa Cañás informando los festejos que realizarán en el mes de abril de 1989 y Fotocopia de la Nota remitida al señor Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea donde le solicitan la colaboración para realizar en Villa Cañás un Acto Público en reconocimiento y homenaje a los integrantes de la - Fuerza que perdieron la vida en la Gesta de Malvinas, imponiéndole este nombre a una plazoleta y además inaugurar un monolito en homenaje a los caídos.

2. Para conocimiento del señor Jefe le informo que esto surgió de una reunión mantenida por el suscripto con los - firmantes el día 17 de octubre ppdo. donde se confeccionó el programa y las fechas tentativas "Ad Referendum" del Señor Jefe de Estado Mayor General, de acuerdo a la colaboración que se pueda prestar.

3. En cuanto al nobre a imponer a las instalaciones - del Aero Club, el suscripto sugiere sea cambiado el del Vicecomodoro DE LA COLINA que ya fue impuesto al Aero Club ROJAS dentro de este Area de Fiscalización, por el de otro de los - integrantes caídos.

4. Se solicita al señor Jefe contemple la posibilidad de gestionar se apoye este pedido de las Fuerzas Vivas de la ciudad de Villa Cañás (Pcia. Sta Fe) para que el acto tenga el brillo que merece.

FUERZA AEREA ARGENTINA

Suboficial Mayor JOSE M. NAGORE
JEFE ...
REGION AEREA "CENTRO"

REGION AEREA CENTRO
(M. ENT. Y BAL.)
E 5 DIC 1988
S

DETALLE (1)

Cronología de acciones

Miércoles 12 de mayo

Ataque a la HMS *Brilliant* y el HMS *Glasgow*

Por distintas fallas técnicas en los aviones *M-5 Dagger*, de la BAM Río Grande, quedaron sin despegar tres aviones, por lo cual, el jefe de la base suspendió la salida del restante. Fue así que los *M-5 Dagger* no participaron en esta operación. La ejecutaron solamente dos escuadrillas de *A-4B Skyhawk*, dos reabastecedores *Hercules K-130* y el oficial de control aéreo táctico, de la siguiente manera:

MANUEL

> Indicativo "*Cuña*". Tripulación: 1erTen [redacted] Bustos (C-246), Ten Jorge Ibarlucea (C-208), 1erTen Mario Nivoli (C-206), y AlfAlfredo Vázquez (C-242). Despegaron de Río Gallegos a las 12:20, y luego del reabastecimiento en 51º 50' S / 65º 00' O, se dirigieron en descenso hacia el punto 1, ubicado al sur de la isla Gran Malvina.

En este punto, rasante, colocaron rumbo 62º, con escalonado táctico a la derecha, y así llegaron a Fitz Roy, donde el oficial de control aéreo táctico les ordenó poner rumbo 182º, y volar así 12 MN. Localizaron los objetivos, una fragata clase 21 (HMS *Brilliant*), y un destructor Clase 42 (HMS *Glasgow*).

Había bancos de niebla, y en los parabrisas de todos los aviones, una película de sal impedía ver al frente; sólo las lunetas oblicuas laterales permitían esta visual. Al iniciar el ataque desde el Este, sobre los buques que navegaban a máxima velocidad, distanciados entre 200 y 300 m, comenzaron a recibir fuego antiaéreo de la fragata HMS *Brilliant*.

ENTRE

Los *A-4B Skyhawk* iban distanciados 500 m entre sí, cuando un misil *Sea Wolf* impactó en el avión del 1erTen Nivoli. Otro alcanzó al Ten Ibarlucea, cuando ya había lanzado su bomba, mientras que el 1erTen Bustos, ya en escape y luego de haber llamado a reunión, vio venir un misil, trató de esquivarlo, pero, al ir rasante, tocó el agua y se estrelló en el mar.

Sólo quedaba el Alf Vázquez, que lanzó su bomba, sobrepasó el buque, y al descender aún más para escapar de los misiles que lo perseguían, casi rozó las olas. Logró serenarse, dio motor a pleno y colocó rumbo 270º, hasta que observó en su liquidómetro 4.100 lb; entonces comenzó su ascenso para dirigirse a casa. Su parabrisas seguía empañado; en recta final no veía la pista. Finalmente aterrizó en Río Gallegos a las 15:20, se salió de la pista por falta de visibilidad, sin consecuencias para el piloto y el avión.

16:20

Sus compañeros habían quedado para siempre en las aguas que bañan nuestras islas. Al analizar, hoy, este ataque, con mar a sus espaldas y sin costa, se aprecia que habrían permitido mayor eficacia de orientación al misil *Sea Wolf* que los derribó.

Concentró sus acciones en tres objetivos principales: interdicción en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, apoyo de fuego cercano a Monte Kent y redespliegue de sus escuadrones de A-4B a San Julián.

INTERDICCIÓN EN EL TEATRO DE OPERACIONES DEL ATLÁNTICO SUR.

Esta operación, como en días anteriores, se cumplió mediante la combinación de:

.Dos B-707. Matrículas TC-91 y TC-92 que patrullaban las rutas meridionales de acceso al Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, enlazados al Comando de la Fuerza Aérea Sur.

.Dos o cuatro BMK- 62, en alerta, armados para bombardeo horizontal, en Trelew y Río Gallegos.

.Un HS-125 para retransmisor del Oficial del Control Aéreo Táctico.

A las 13:10, los B-707, operando a nivel de vuelo 390, avistaron tres aviones, (uno grande y dos pequeños), a la altura de la latitud de Buenos Aires, que se dirigían con rumbo estimado 210°.
En prevención de un ataque de Vulcan a las islas, que, por tiempo de vuelo, podría realizarse alrededor de las 14:15, el Comando de la Fuerza Aérea Sur, ordenó el alerta a sus Bases Aéreas Militares de San Julián, Río Grande, Río Gallegos y Comodoro Rivadavia y emitió las Ordenes Fragmentarias 1306 y 1307 para los M-III estacionados en Río Gallegos, para la interceptación de dichos aviones:

.Orden Fragmentaria 1306, dos M-III, indicativo CÓNDOR, armados con dos Matra/Magic. Tripulación: capitán Carlos Arnau, capitán Ricardo González. Despegaron de Río Gallegos a las 13:37.

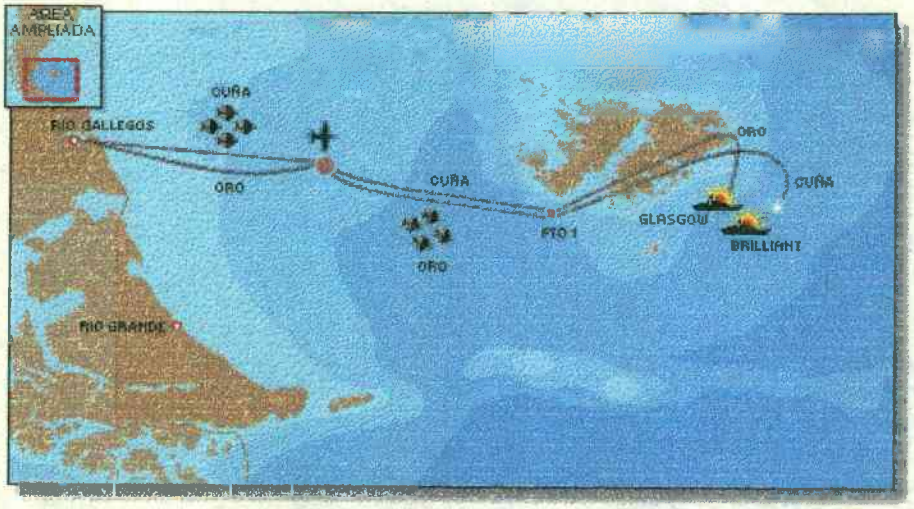
.Orden Fragmentaria 1307, dos M-III, indicativo DAGA, armados con dos Matra/Magic Tripulación: mayor José Sánchez, capitán Guillermo Ballesteros. Despegaron de Río Gallegos a las 13:54.

La navegación hacia el objetivo se cumplió sin problemas, con buena meteorología y a nivel de vuelo 310. Llegaron a la zona del Estrecho de San Carlos (CÓNDOR 14:15; DAGA 14:35) y enlazaron con el radar Malvinas. Este les informó que había dos patrullas aéreas de combate, una sobre Monte Kent, (nivel de vuelo 180), y otra, sobre San Carlos, volando muy bajo.
Colocaron rumbo 310° al mismo nivel de vuelo, luego permanecieron en espera, (090° / 270°), sin noticias del Vulcan. A las 14:40, (CÓNDOR), y a las 15:10, (DAGA), se retiraron, sin otra novedad. Regresaron a Río Gallegos; arribaron a las 15:18, (CÓNDOR), y 15:37 (DAGA). Se llegó a la conclusión de que se trató de dos Harrier y un reabastecedor, (probable Victor), en traslado (Ferry), de Ascensión, hasta uno de los portaaviones, alejado del radar Malvinas.

Indicativo "*Oro*". Tripulación: Cap Antonio Zelaya (C-225), Ten Juan Arrarás (C-244), 1erTen Fausto Gavazzi (C-248), y Alf Guillermo Dellepiane (C-239). Despegaron de Río Gallegos a las 12:30, se dirigieron al punto de reabastecimiento, reabastecieron y comenzaron su aproximación a Malvinas en vuelo rasante.

Dado que iban cumpliendo la operación con retraso, debido a que el sistema de navegación omega del guía estaba fuera de servicio, llegaron al mismo punto que la escuadrilla anterior, a las 13:54 hs, con dos minutos de atraso.

Desde allí se internaron en las islas, cruzaron el estrecho, pasaron lateral Darwin, estaban algo desplazados hacia el Norte. La visibilidad no era buena y los parabrisas tenían sal. Iniciaron la corrida final de tiro, desde la costa hacia el mar, ya viendo los buques (de reojo divisaron Puerto Argentino), se dirigieron con una separación de 100/200 m, y a 40º respecto al eje longitudinal de los buques, el 1, 2 y 3 hacia la HMS *Glasgow* y el Nº 4 a la HMS *Brilliant*.



La puntería, en vuelo rasante, la efectuaron sin uso de la mira, recibiendo el fuego de las armas de tubo (esta vez no vieron misiles *Sea Wolf*). Los cuatro aviones lanzaron sus bombas con el siguiente resultado:

- Nº 1, Cap Zelaya: muy a popa, largo.
- Nº 2, Ten Arrarás: corto
- Nº 3, 1erTen Gavazzi: impactó. Su bomba entró en el HMS *Glasgow* apenas por encima de la línea de flotación y luego de recorrer su interior salió por la otra banda y explotó en el mar.
- Nº 4, Alf Dellepiane: sobre la HMS *Brilliant*. Corto
  La bomba rebotó en el mar y barrió la cubierta de la fragata, cayendo al otro lado sin explotar. La HMS *Brilliant* sufrió daños menores.

De acuerdo al relato del almirante Woodward, la bomba del primer teniente Gavazzi impactó a un metro por encima de la línea de flotación, por el lado de estribor y salió, sin explotar, por la otra banda sin herir a nadie.

No está en el texto del CD

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE REGIONES AEREAS
Dirección de Estudios Históricos

3

C. E. 5.256.494 (FAA)

AL DIRECTOR DE TRANSITO AEREO

3. Doy traslado al señor Director el presente expediente, por el que se requiere la imposición de un nombre histórico adicional al Aerodromo de Villa Cañas (Provincia de Santa Fe), relacionado con la Batalla Aérea de las Malvinas.

4. Analizado este requerimiento, de conformidad con la responsabilidad que nos asigna la resolución N°379/82 del 22 oct 82-B.A.P.2449, se propone como denominación histórica adicional, a imponer por parte del señor Comandante de Regiones Aéreas al citado Aerodromo de Villa Cañas, el de "Suboficial Auxiliar Fuerza Aérea Miguel Angel Cardone", que oriundo de la Provincia de Santa Fe, falleciera heróicamente en la Batalla Aérea de las Malvinas el 2 de junio de 1982, adjuntándose como anexo 1 su biografía y el domicilio de su viuda e hijo y de sus padres, para permitir su eventual invitación a los actos de imposición de aquel nombre que pueda organizarse.

5. Con respecto a la denominación propuesta de "Comodoro Fuerza Aérea Rodolfo Manuel de la Colina" no es posible acceder a la misma, ya que está en tramitación su imposición a otro Aerodromo.

6. Una vez finalizado este trámite, solicito la remisión de una copia legalizada de la Orden del Comando de Regiones Aéreas imponiendo el nombre del citado Suboficial al Aerodromo de Villa Cañas, para su agregación al Archivo Histórico.

Buenos Aires, 30 enero de 1989.

[illegible] SANTOS DOMINGUEZ [illegible]

Por ambos agujeros entraban toneladas de agua; en su recorrido, la bomba había dejado fuera de servicio ambas turbinas del crucero por lo cual, se movía pesadamente. También se había dañado el sistema de combustible para los motores diesel y el generador que aún quedaba en servicio (uno estaba dañado), con los consiguientes problemas de energía eléctrica.

El destructor Clase 42 HMS *Glasgow*, a raíz de este ataque, debió ser retirado del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur durante todo el conflicto para reparaciones, pues el agujero provocado en su línea de flotación, de alrededor de un metro de diámetro, hacía agua cada vez que el buque rolaba.

Luego del ataque, quedaron separados por secciones, el Cap Zelaya y el Ten Arrarás adelante, el 1erTen Gavazzi y el Alf Dellepiane atrás, sin tenerse a la vista. La sección de Gavazzi pasó muy cerca de Darwin, que estaba en alerta roja, y el jefe de sección fue derribado por un misil de 35 mm propio, de la 3º Batería del Batallón 601, que no estaba conectada al sistema VYCA de Malvinas. Murió allí el 1erTen Gavazzi, que no llegó a eyectarse, debido a su escasa altura.

El contraalmirante Woodward, a raíz de este ataque, tomó la decisión de no acercar más sus buques a Malvinas en horas diurnas.

Los pilotos restantes (1, 2 y 4), regresaron a su base, con mínimo combustible y aterrizaron a las 15;50, en Río Gallegos.

Relato británico del libro *Falkland Air War* de la Royal Navy

UERZA AEREA ARGENTINA

COMANDO DE REGIONES AEREAS
DIRECCION DE TRANSITO AEREO

(D/c. interés.) (12) (37)

BUENOS AIRES, 14 de enero de 1989.-

OBJETO: Adjuntar copia nota.

AL DIRECTOR DE ESTUDIOS HISTORICOS

FUERZA AEREA
5256494

1. Doy traslado al señor Director de fotocopia de nota elevada por el Jefe de Area de Fiscalización Nº 10, solicitando su consideración y posterior informe a esta Dirección de lo sugerido a párrafo 3 de fojas 1, referente a la imposición de un nombre relacionado con la Gesta de Malvinas al Aeródromo Público VILLA CAÑAS (Prov. de Santa Fé).

2. Al respecto, informo al señor Director que en esta Dirección no existen antecedentes de la imposición del nombre de Vicecomodoro DE LA COLINA al Aeródromo Público ROJAS.

FUERZA AEREA ARGENTINA

VICTOR M. ALBA
Director de Tránsito Aéreo

De acuerdo al relato del almirante Woodward, la bomba del primer teniente Gavazzi impactó a un metro por encima de la línea de flotación, por el lado de estribor y salió, sin explotar, por la otra banda sin herir a nadie.

Por ambos agujeros entraban toneladas de agua; en su recorrido, la bomba había dejado fuera de servicio ambas turbinas del crucero, por lo cual, el buque se movía pesadamente. También se había dañado el sistema de combustible para los motores diesel y el generador que aún quedaba en servicio (uno estaba dañado), con los consiguientes problemas de energía eléctrica.

El destructor Clase 42 HMS *Glasgow*, a raíz de este ataque, debió ser retirado del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur durante todo el conflicto para reparaciones, pues el agujero provocado en su línea de flotación, de alrededor de un metro de diámetro, hacía agua cada vez que el buque rolaba.

Luego del ataque, quedaron separados por secciones, el Cap Zelaya y el Ten Arrarás adelante, el 1erTen Gavazzi y el Alf Dellepiane atrás, sin tenerse a la vista. La sección de Gavazzi pasó muy cerca de Darwin, que estaba en alerta roja, y el jefe de sección fue derribado por un misil de 35 mm propio, de la 3º Batería del Batallón 601, que no estaba conectada al sistema VYCA de Malvinas. Murió allí el 1erTen Gavazzi, que no llegó a eyectarse, debido a su escasa altura.

El contraalmirante Woodward, a raíz de este ataque, tomó la decisión de no acercar más sus buques a Malvinas en horas diurnas.

Los pilotos restantes (1, 2 y 4), regresaron a su base, con mínimo combustible y aterrizaron a las 15;50, en Río Gallegos.

Relato británico del libro *Falkland Air War* de la Royal Navy

.F-27, matrícula T-42. Indicativo TITÁN 1. Tripulación: mayor Juan Rodríguez, vicecomodoro Mario Andelique, cabo primero Mario Simón, cabo primero Santiago Cabral. Despegó de Comodoro Rivadavia, a las 13:40; arribó a las 17:00.

.F-27, matrícula T-44. Indicativo: TITÁN 1. Tripulación: capitán Armando Valverde, capitán Ernesto Cuello, cabo primero Eduardo Muñoz, cabo primero Jorge López. Despegó de Trelew, a las 08:55; arribó a las 09:15.

.F-27, matrícula TC-76. Indicativo: TITÁN. Tripulación: mayor Roberto Montaldo, capitán Julio Mirgone, cabo primero Orlando Domínguez, cabo principal Daniel Medina. Despegó de Comodoro Rivadavia, a las 09:00; arribó a Viedma, a las 12:30. Despegó a las 14:10; arribó a Comandante Espora, a las 17:10.

.F-27, matrícula TC-78. Indicativo BOLSA 2. Tripulación: mayor Adolfo Rodríguez, mayor Mario Núñez, cabo primero Guillermo Lamas, cabo principal Horacio González. Despegó de Comodoro Rivadavia, a las 15:40, arribó a las 18:25.

B-707, matrícula TC-91. Indicativo: TRONCO 1. Tripulación: vicecomodoro Juan Paulik, vicecomodoro Héctor Cid, suboficial mayor Guillermo Oviedo, suboficial principal Flavio Lución, suboficial mayor Guillermo Nóbile, cabo principal Osvaldo Presutti, cabo primero Eduardo Bordenabe. Despegó de Ezeiza, a las 06:15; arribó a las 15:55.

.B-707, T-92. Indicativo: TRONCO 2. Tripulación: vicecomodoro Luis Castiella, vicecomodoro José Baroni, suboficial principal Armando Rosales, cabo principal Jorge Amengual, suboficial mayor Conrado Ghietto, suboficial principal Carlos Guerra, cabo primero Guillermo Alvarez. Despegó de Ezeiza, a las 06:20; arribó a las 15:40.

.C-500, LV-MZG. Indicativo CASERO 2. Tripulante: alférez Vicente Collerone. Despegó de la I Brigada Aérea, a las 13:32; arribó 17:42.

.Orden Fragmentaria 152. TS-60, LV-MSM. Indicativo: PLATINO 1. Tripulación: alférez Jorge Arrechea, suboficial auxiliar Orlando Falcón, personal civil Tomás Manzanares. Despegó de Santa Cruz, a las 09:45; arribó a las 12:30.

.Orden Fragmentaria 153. TS-60, LV-MDM. Indicativo PLATINO 2. Tripulación: alférez Claudio Gervai, cabo principal Mario Juárez. Despegó de Santa Cruz, a las 15:03; arribó a las 17:41.

.DHC-6, T-82. Indicativo: PACÚ 3. Despegó de Comodoro Rivadavia; a las 09:24; arribó a Comodoro Rivadavia, a las 13:55.

Dos IA-58. Matrículas A-551 y A-558. Indicativo: PACÚ. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:32; arribó a las 13:55.

Cronología de acciones

Relato británico del libro *Falkland Air War* de la Royal Navy

A media tarde, los cuatro "Skyhawk" emanaron la corrida sobre los dos buques. A causa de un mal entendimiento entre la escuadrilla, Zelaya, Gavazzi y Dellepiane, se fueron sobre "Glasgow" dejando solo a Arrarás para atacar la "Brilliant". Afortunadamente la suerte estaba del lado de ellos, esa tarde, porque el sistema "Sea Wolf" de la "Brilliant" falló en el peor momento para los británicos, dejándolos sin su cobertura misilística antiaérea.

A mayúscula

Aunque ambos navíos tiraron con fuego de tubo intensamente, no causaron daños a los "Skyhawk", los cuales pudieron bombardear con cierta comodidad. La "Brilliant" vió cómo las bombas de 250 kg (de Arrarás) rebotaban cortas en el mar, pasaban sobre el buque y caían del otro lado sin explotar. El "Glasgow" fue menos afortunado, Gavazzi vió como una de sus bombas impactó en medio del buque, cerca de la línea de flotación y mientras se alejaban vio la explosión. En efecto, su bomba había pasado a través del buque y salió del otro lado sin detonar. Aunque la bomba pasó a través del cuarto de máquinas no había dañado la estructura o equipos críticos, pero si los agujeros eran grandes y próximos a la línea de flotación. A pesar de rápidas e ingeniosas reparaciones, el "Glasgow" había sido dañado seriamente en un porcentaje inaceptable, y aunque pasó unos días más en operaciones con la Task Force, fue enviado a Inglaterra en la primera oportunidad.

.El comandante del TS-60, LV-MDE, informó sobre dos misiones, realizadas con el indicativo LANGOSTA, y con un tiempo de vuelo de cuatro horas y treinta cinco.

VIERNES 11 DE JUNIO

LA METEOROLOGÍA

En Malvinas, el tiempo estuvo parcialmente nublado, con una temperatura de dos a tres grados y vientos suaves del noroeste.

LA FUERZA AÉREA SUR

La Fuerza Aérea Sur no ejecutó operaciones aéreas de ataque. Sólo se desarrollaron misiones de exploración y reconocimiento, y puente aéreo.

LA SITUACIÓN EN PUERTO ARGENTINO

EL ENEMIGO

Estaba listo para iniciar el avance final sobre Puerto Argentino, para lo cual, durante la noche, debían atacar las posiciones argentinas en los montes Longdon, Harriet y Two Sisters. Por ello, durante el día, incrementaron su presión sobre la Base Aérea Militar Malvinas (08:30), y Moody Brook (16:01), utilizaron inclusive helicópteros. Uno de ellos, aproximándose desde Bahía Anunciación, lanzó cohetes filoguiados sobre el puesto de comando del Teatro de Operaciones Malvinas (impactó a ciento cincuenta metros), y el otro, fallido, cayó en la rada del puerto, cerca del buque hospital ARA Bahía Paraíso, que se encontraba a punto de zarpar, para trasladar heridos al continente.
Finalmente, el Carrier Battle Group colaboró con fuego naval nocturno sobre Sapper Hill, y aéreo diurno, sobre puerto Howard (11:10).

Versión Inglesa.*

Respecto del accionar de las aeronaves del Escuadrón 1(F) de la Royal Air Force a bordo del HMS Hermes).

Fueron lanzadas varias salidas contra posiciones (terrestres) argentinas, que encontraron, nuevamente, intensa oposición de armas livianas. Tony Harper, (XZ 997), y Nick Gilchrist, (XW 919), decolaron del "Hermes", a las 08:22, para un ataque con bombas guiadas por láser, sobre Puerto Argentino. El nuevo par, que se lanzó a las 08:48, Jerry Pook, (XV 789), y Mike Beech, (XZ 992), retornó veinte minutos después; Ross Boyens, (XZ 982), y John Rochfort, (XW 919) decolaron para bombardear posiciones de tropas argentinas, pero Rochfort, a poco de despegar tuvo problemas, y se vio obligado a eyectar sus bombas. Continuó, pero sólo con cañones (Aden). Jerry Pook, (XV 789,) y Mike Hare, (XZ 133), siguieron, a las 11:50, con un ataque a Monte Harriet, mientras Peter Harris, (XV 789) y Nick Gilchirist, (XZ 789), abandonaron el portaaviones, a las 15:10, con bombas beluga (fragmentación) para un ataque en el área de Puerto Argentino.
Peter Squier, (XZ 992), y Mark Hare, (XZ 133), ejecutaron la misión final del día, armados con bombas de mil libras, para un ataque a emplazamientos de ametralladoras argentinas, cerca de Monte Longdon. Les dis-

* BURDEN, Rodney. (Et. Al.) The Air War...(Op. Cit.).

Cronología de acciones

Jueves 13 de mayo

El parte meteorológico

Nuevamente, las condiciones meteorológicas se presentaban desfavorables para la operación aérea en el Teatro de Operaciones y sus adyacencias. En Malvinas, durante la mañana y hasta las 14:00, hubo neblina, con visibilidad 1.000 / 2.000 m, y nublado. Viento calmo. Luego de una leve mejoría (14:00 / 17:00 hs), volvieron a reducirse las condiciones.

El enemigo

El enemigo permanecía casi estático en las posiciones. El día anterior había zarpado desde Southampton el paquebote *Queen Elizabeth*, con 3.000 hombres de la Brig 5 (Infantería de Ejército), que estaba al mando del Gral Wilson. Los vuelos de exploración y reconocimiento de la FAS se sucedían, en el ámbito lejano y litoral, y, además, el Centro de Operaciones Electrónicas aumentaba su receptabilidad satelitaria e infraroja, cubriendo ya con precisión, la ubicación y movimientos de los distintos buques que se encontraban en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur y, aún de los que se acercaban por el Pacífico.

Pero el grupo de batalla inglés seguía manteniendo sus buques fuera del radio de acción de los argentinos.

Acciones de diversión de la FAS

La FAS sólo podía entonces "torear" al enemigo y para ello usó al Escuadrón Fénix. Salieron este día las siguientes misiones de diversión:

Dos *Lear Jet LR-35*, indicativo "*Bagre*". Tripulación: Cap Juan Martínez Villada, Cap Jacinto Despierre. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:37, a 50º 00' S / 66º 00' O, hasta 50º 40' S/ 62º 30' O y retorno a Comodoro Rivadavia. Arribó 11:00 hs.

Dos *Lear Jet LR-35*, indicativo "*Conde*". Tripulación: My Ricardo González, Cap Ricardo Ceaglio, 1erTen Edgardo Acosta, Alf [illegible] Redonda. Despegaron de San Julián a las 09:35, 51º 35' S / 62º 61' O, y retorno a San Julián. Arribaron a las 11:00 hs.

Dos *Lear Jet LR-35*, indicativo "*Fuego*", Tripulación Nº 1: Cap Rafael González Osterode, 1erTen Carlos Ronconi, C1º Juan Mothe. Tripulación Nº 2: Cap Antonio Buira, Ten Luis Herrera, C1º Dardo Rocha. Despegó de Río Grande a las 09:30 hs, 53º 00' S / 61º 30' O, y retorno Río Grande. Arribó a las 11:00 hs.

Pero el enemigo aeronaval no mostró reacción.

Honras a un héroe

A las 17:00 hs, fue sepultado en el hipódromo de Darwin, el

pararon tres misiles Blow Pipe, los dos primeros resultaron cortos, pero el tercero explotó alrededor de cien pies, arriba del GR 3 de Harris. Una enervante experiencia.

Relato del Mayor Oliva

Uno de los ataques, con cohetes filoguiados, desde helicóptero, fue realizado al puesto de comando conjunto y el cohete impactó a unos cien o ciento cincuenta metros, sobre el agua (estábamos varios allí, y el mayor Catalá y el vicecomodoro Alegría, vieron el impacto desde una ventana). A partir de ese momento, el lugar dejó de ser puesto de comando conjunto; cada fuerza instaló nuevos puestos comando en lugares diferentes.

LA BATALLA FINAL

El enemigo, desde sus posiciones, que cercaban a Puerto Argentino, inició la última fase de la batalla.

Relato del primer teniente Micheloud. (Piloto de IA-58).

Creo que la noche que cayó el Monte Longdon, un viernes que, según teníamos noticias, Juan Pablo II visitaba nuestra Patria, se produjo el combate más infernal que hayamos podido presenciar. En ese lugar se centraba todo el fuego de cañones navales, bengalas y miles de trazantes atizaban la media noche.
Luego fueron corrigiendo el fuego naval hacia nuestra casa, al lado del hipódromo, hasta que una de las salvas dio tan próxima, que los cascotes cayeron sobre nuestro techo. Apreciamos que un obús de esa salva había dado en una de las casas de enfrente habitada por kelpers. Luego de dos o tres salvas muy próximas, comprendimos que en cualquier momento nos darían una. Decidimos emprender nuestra marcha hacia la zona céntrica, desistimos del vehículo y la emprendimos a saltos individuales, sintiendo, como nunca, de cerca las explosiones que, como relámpagos, lo hacían antes de impactar algunas casi sobre nuestras cabezas.
Llegamos tras este tipo de marcha a la "casa de piedra" a pedir asilo por esa noche al vicecomodoro Giménez Ortiz, quien se hallaba a cargo de ese depósito de víveres y que, por el tipo de construcción, así se le había dado en llamar. Al día siguiente, los que volvieron por algunas pertenencias, a nuestra "casa", se encontraron con un impacto de grueso calibre, en una esquina de la misma, el que había abierto un considerable boquete, desparramando todo lo que había adentro.

EXPLORACIÓN Y RECONOCIMIENTO

.B-707, matrícula TC-91. Indicativo: TRONCO 1. Tripulación: vicecomodoro Marcelo Conte, vicecomodoro Rodolfo Muñoz, suboficial principal Andrés Hustey, suboficial principal José Ramos, suboficial mayor Casimiro Martínez. Despegó de Ezeiza, a las 06:20; arribó a las 14:20.

.B-707, matrícula T-92. Tripulación: vicecomodoro Joaquín Argüelles, mayor Walter Barbero, suboficial ayudante Nicolás Zárate, suboficial ayudante Diego Callejón, cabo primero Adolfo Entiveros, cabo primero Luis Enríquez, suboficial mayor Oscar Vignolo. Despegó de la I Brigada Aérea, a las 05:50; arribó a las 14:10.

.B-707, matrícula TC-93. Tripulación: vicecomodoro Rubén Montenegro, vicecomodoro

1erTen Fausto Gavazzi. Se ofició una misa.

MAY 12 <<< Cronologia >>> MAY 14

Horacio Genolet, suboficial mayor Carlos Blazek, suboficial auxiliar Angel Salvador, suboficial mayor Adolfo Recalde, suboficial mayor Aroldo Bonorino. Despegó de San Julián, a las 11:20; arribó a Comodoro Rivadavia, a las 15:40.

F-27, matrícula T-44. Indicativo TITÁN 1. Tripulación: capitán Ernesto Cuello, capitán Armando Valverde, cabo primero Eduardo Muñoz, cabo primero Jorge López. Despegó de Trelew, a las 09:00; arribó a Comodoro Rivadavia, a las 12:30. Despegó a las 14:50; arribó a Trelew, a las 17:20.

.F-27, matrícula T-42. Indicativo PACÚ. Tripulación: vicecomodoro Mario Andelique, mayor Juan Rodríguez, cabo primero Mario Simón, cabo primero Santiago Cabral. Despegó de Comodoro Rivadavia, a las 13:55; arribó a las 17:25.

.F-27, matrícula TC-76. Indicativo TITÁN. Tripulación: mayor Roberto Montaldo, capitán Julio Mirgone, cabo primero Orlando Domínguez, cabo principal Daniel Medina. Despegó de Comandante Espora; a las 09:00; arribó a Viedma, a las 12:15. Despegó a las 13:50; arribó a Comandante Espora, a las 16:30.

.F-27, matrícula TC-78. Indicativo BOLSA 2. Tripulación: mayor Mario Nuñez, mayor Adolfo Rodríguez, cabo primero Guillermo Lamas, cabo principal Horacio González. Despegó de Comodoro Rivadavia, a las 08:50; arribó a las 11:30. Despegó a las 15:00. Arribó a las 17:45.

.DHC-6, matrícula T-82. Indicativo PACÚ 3. Despegó de Comodoro Rivadavia, a las 09:10; arribó a las 11:45.

.AC 690-T. Indicativo KRILL realizó exploración y reconocimiento sin novedad.

.El comandante del TS-60, LV-MDE, indicativo LANGOSTA informa que realizaron dos misiones. Volaron cuatro horas y cincuenta minutos.

.Dos IA-58 (A-551 y A-558). Indicativo: PACÚ 2. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:35; arribó a las 13:52.

.C-500, LV-MZG. Indicativo: CASERO 2. Tripulación: alférez Vicente Collerone. Despegó de I Brigada Aérea, a las 14:30; arribó a las 20:15.

.Orden Fragmentaria 154. TS-60, LV-MDM. Indicativo: PLATINO 2. Despegó de Santa Cruz a las 09:30; arribó a las 12:00.

PUENTE AÉREO

A pesar de la riesgosa situación táctica en Puerto Argentino, la Fuerza Aérea Sur ejecutó un valioso cruce.

Cronología de acciones

Viernes 14 de mayo

El parte meteorológico

En Malvinas, la situación meteorológica permaneció inestable, con techos bajos, escasa visibilidad con nieblas y lloviznas.

La actividad enemiga

El enemigo movilizó bastante su arma aérea este día. Los *Harrier* operaron desde el portaaviones HMS *Invincible*, el cual navegaba en un circuito Norte/Sur, sobre el meridiano 55º 30' O. Volaban por secciones y sus ataques ofrecían las siguientes características:

- ataques de gran altura y/o Toss Bombing,
- armamento: bombas de 500 y 1.000 lb, de explosión aérea y algunas con retardo de hasta una hora,
- objetivos materiales seleccionados:

1. Zona aeródromo BAM Malvinas 07:20 / 11:45 / 15:30 / 17:15 sin daños.
2. Zona Monte Kent 07:30, reserva, fuerzas terrestres y helicópteros de aviación del Ejército Argentino sin daños.
3. Zona Cochom island.

Estas acciones fueron, en realidad, llevadas a cabo para disimular los movimientos del *HMS Hermes* y algunas fragatas que iniciaron una aproximación nocturna hacia la boca del Estrecho de San Carlos, para servir de apoyo al ataque que comandos aerotransportados realizarían al aeródromo auxiliar Calderón, ubicado en Pebble Island

La actividad de la FAS

Si bien la Fuerza Aérea Sur no realizó ataques, su actividad se concentró en la exploración y reconocimiento, operaciones de diversión y puente aéreo.

MAY 13 <<< Cronología >>> MAY 15

ANEXO 1

BIOGRAFIA DEL SUBOFICIAL AUXILIAR MIGUEL ANGEL CARDONE.

- Oriundo de la Provincia de Santa Fe, el 20 de febrero de 1969 ingresa como aspirante a la Escuela de Suboficiales Fuerza Aérea-Córdoba egresando el 10 de diciembre de 1971 como Cabo en la especialidad Mecánico de Aeronaves.

- El 10 de enero de 1972 pasa a revistar por la I Brigada Aérea (El Palomar)

- El 31 de diciembre de 1974 asciende a Cabo Primero y el 31 de diciembre de 1978 a Cabo Principal.

- Participó en la Batalla Aérea de Las Malvinas, como tripulante del Escuadrón Hércules C-130, desapareciendo heroicamente en combate el 2 de junio de 1982.

- El 8 de julio de 1982 fue ascendido post morten a la jerarquía de Suboficial Auxiliar

- El 26 de diciembre de 1975 contrajo enlace con la señorita Laura Cristina Varas, teniendo un hijo Sergio Miguel.

- En la actualidad, su viuda señora de Cardone, vive en la calle Doblas 409 Capital Federal (Telefono 99-5028) y sus padres Don Juan Pablo Cardone y Doña Rosa Teresa Poscari, en Navarro 6933 -(2000) Rosario.

Cronología de acciones

Sábado 15 de mayo

El parte meteorológico

Durante todo el día la situación meteorológica fue marginal en las islas. Una capa de nubes la cubrió todo el tiempo, sin claros; la visibilidad estuvo entre 2/5 Km, viento calmo, con posibilidad de niebla.

El ataque al Aeródromo Auxiliar Calderon

El Aeródromo Auxiliar Calderón, ubicado en la isla Borbón (Pebble island al norte de la isla Gran Malvina), había sido instalado por la Armada Argentina, aprovechando un precario aeródromo existente.

Fue concebida, inicialmente, para alojar u operar las acronaves asignadas al componente naval del Teatro de Operaciones Malvinas, en especial los *Mentor T-34C-1*, y algunos otros aviones auxiliares. Esta estación estaba defendida por treinta hombres de la Armada Argentina, al mando de un oficial.

Su aeródromo, dos pistas de tierra de más de 700 m cada una, de terreno no muy firme (fangoso en días de lluvia), estaba previsto por FAA como aeródromo de despliegue de la BAM Cóndor, y fue usado a partir del ataque que ésta sufrió el 1º de mayo.

Aparentemente, no había sido detectado por el enemigo y se apreciaba que ofrecía mejores defensas, para la protección pasiva de los *IA-58 Pucará*, que la BAM Cóndor (Goose Green).

Pero, los sucesos demostraron el error de esta apreciación, pues conocida y estudiada por elementos infiltrados, resultó ser un objetivo interesante y muy rentable para el enemigo, que podía aproximarse, como lo hizo, con relativa facilidad hasta sus inmediaciones, y atacar en operación tipo comando.

En realidad, días atrás, la BAM Cóndor trató de recuperar algunos aviones (con su tripulación y mecánicos), pero no pudo hacerlo, debido al mal estado de la pista (hundimientos de rueda de nariz en el fango). Asimismo, debe reconocerse que el personal de la FAA (tripulaciones), que se encontraba en dicha base, no poseía el armamento de mano apropiado para reforzar la defensa terrestre de la misma. Finalmente, nuestros aviones se encontraban estacionados en un área (no dispersados), lo que facilitó la operación del enemigo.

Informe del Cap Roberto Vila

El ataque terminó, aproximadamente, a las 08:40. Se evaluaron los daños, se recuperó el material inglés abandonado y se replegó en helicóptero a Darwin. La evacuación del personal aeronáutico del Aeródromo Auxiliar Calderón, se realizó en dos vuelos del helicóptero *Chinook CH-47* matrícula H-93.

Cuando se encontraban a veinte millas náuticas de las Islas Los Salvajes, descendieron, para entrar en vuelo rasante y, desde esas islas, con rumbo 120°, recorrieron la Bahía 9 de Julio, pasaron Punta Navidad, Punta Norte y cuando estaban próximos a Punta Escarpada, iniciaron un viraje a la izquierda para recorrer la Bahía San Francisco de Paula. Regresaron a Isla Los Salvajes (15:30) y, desde allí, retornaron lanzando las bombas (no explotaron las de 1 y 3). Esta escuadrilla tampoco logró detectar buques, patrullas aéreas de combate o movimientos de personal. Arribaron a San Julián, a las 17:00.

EL PUENTE AÉREO

Los aviones del Grupo 1 de Transporte, lograron concretar dos valiosos cruces a Malvinas. Entre su carga (28.000 kilogramos, en el vuelo de ida), llevaban cuatro Exocet con sus respectivos trailers, tambores de nafta y munición para cañones de 155 mm.

.C-130H, matrícula TC-66, indicativo MARTE. Tripulación: vicecomodoro Roberto Noé, mayor Roberto Briend, capitán Osvaldo Bilmezis, suboficial mayor Modesto Cufré Vianey, cabo principal Carlos Golier, suboficial auxiliar Héctor Sosa, suboficial ayudante Juan Marnoni, primer teniente (médico) Carlos Cerutti, suboficial Raúl Leguizamón. Despegó de Comodoro Rivadavia, a las 14:20; arribó a Malvinas, a las 18:20. Despegó a las 18:40 y arribó a Río Gallegos, a las 21:30.

.C-130H, matrícula TC-65, indicativo ARIES. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: mayor Walter Véliz, capitán Cristóbal Villegas, vicecomodoro Francisco López, cabo principal Nicolás Segovia, cabo principal Jorge Contigiani, suboficial ayudante Sergio Tulián, y suboficial auxiliar Roberto Puig. Despegó de Comodoro Rivadavia, a las 16:30; arribó a Malvinas, a las 20:21. Despegó a las 20:35; arribó a Río Gallegos, a las 23:10.

LOS SUCESOS EN MALVINAS

El Comando de la Fuerza Aérea Sur, informó, al Comando Aéreo Estratégico, los siguientes movimientos del enemigo:

ACTIVIDAD AÉREA

A las 05:45 el radar de Malvinas detectó un Harrier, en radial 145°, a cuarenta y siete millas náuticas, en vuelo de patrulla, en la zona de Monte Kent, (horario en que, el día anterior, atacaron los BMK-62 y, más tarde, los tres Pucará).
Actividad de patrullas aéreas de combate (PAC) desde las 08:17 hasta las 17:05.
A las 16:46, tres GR 3 bombardearon y ametrallaron el aeródromo auxiliar Calderón.

ACTIVIDAD TERRESTRE

Se observaron movimientos, desde la zona de Darwin, hacia Puente Fitz Roy, y desarrollo de trabajos en esa área.
La artillería argentina, mantuvo bajo fuego, posiciones del enemigo en el Monte Wall.

En esta operación, la FAA perdió, por destrucción en tierra, los siguientes aviones *IA-58 Pucará*:

A-520, A-526, A-502, A-529, A-552 (cinco en total).

Refuerzos inmediatos

Al tener conocimiento de ésta pérdida de material, la FAS ordenó a las 10:25, su reposición inmediata. Así, a las 14:43 despegaron, desde Santa Cruz, cuatro *IA-58 Pucará*, indicativo "*Pocker*", armamento: cuatro LAU 61, coheteras, cañones y ametralladoras. Tripulantes: Nº 1: Vcom Saúl Costa (se desempeñaba en Santa Cruz como jefe de escuadrón y se autodesignó jefe de la escuadrilla; Nº 2: Alf. Gustavo Lema; Nº 3: 1erTen Juan Micheloud y Nº 4: Alf Carlos Díaz. Su tarea era dirigirse a la BAM Cóndor, y subordinarse al jefe de dicha BAM, el Vcom Pedrozo. En el cruce sobre el Atlántico fueron guiados por un *MU-2B 60*, hasta la vista de las costas occidentales de Malvinas y desde allí, la ecuadrilla sola, en rasante, continuó su misión y arribó a la BAM Cóndor.

Relato del 1erTen Micheloud

Pero en BAM Cóndor faltaban aviones y no pilotos. Por lo tanto, ese mismo día, fueron trasladados a Puerto Argentino, los siguientes oficiales: Ten Cimbaro, Ten Túñez y Ten Alzogaray, quienes se desempeñarían como Oficiales de Control Aéreo Adelantado a ordenes del Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas.

La BAM Cóndor contaba ahora con seis aviones de dotación.

El accionar enemigo

Aparte del fructífero ataque al Aeródromo Auxiliar Calderón, el enemigo continuó hostigando a las defensas de Malvinas; mientras esperaba sus indispensables refuerzos. Así, el arma aérea de la flota realizó bombardeos imprecisos sobre BAM Malvinas (12:30 / 15:47 / 16:26), con "*Toss bombing*". Ningún buque cañoneó las islas durante el día, ni fue detectado en sus proximidades.

Un *Sea Harrier* que atacó Puerto Argentino, fue averiado por la artillería antiaérea y cayó al mar; su piloto, eyectado, fue

				MUSEO				REVISTA AEROESPACIO				BIBLIOTECA				
NOMBRE	EXIST.	VENTAS	PAGO EFVO.	CONSIG.	PAGÓ	DONÓ	PESOS	CONSIG.	PAGÓ	DONÓ	PESOS	CONSIG.	PAGÓ	PESOS	DONÓ	SIN CARGO
	478															
seo	458			20												
seo	438			20												
seo	438				1		8									
seo	438				1		10									
seo	408			30	6		60									
seo	408				3	10	30									
seo	408				1		10									
didos hasta la fecha	254	154														
ados hasta la fecha	212															42
ina Com. Aranda	211															1
m. Castro, Sergio	211	1	10													
seo	211				10		100									
liot. Nac. Aeronáutica	211											1			A Publ.	
t. Formac. EZE	211	1	8,50													
ceo Aeronáutico	211	1	8,50													
Sánchez Peña	211	1	10													
	211															
	211															
	211															
	211															
	211															
	211															
	211															
	211															
	211															
	211															
	211															
	211															
	211															
	211															
	211															
	211															
	211															
	211															
	211															
	211															
	211															
	211															
	211															
	211															
		154	0	70	12	10		0	0	0		0	0	0		43

Un *Sea Harrier* que atacó Puerto Argentino, fue averiado por la artillería antiaérea y cayó al mar; su piloto, eyectado, fue recuperado.

La Fuerza Aérea Sur

La FAS, aparte de los refuerzos *IA-58 Pucará* enviados a BAM Cóndor, efectuó operaciones de exploración y reconocimiento.

La planificación estratégica de la invasión

Para el comando de la Task Force, la principal actividad consistía en reforzar la capacidad de batalla anfibia, a efectos de producir el desembarco.

Por ello, a partir de este día y durante los diez días subsiguientes, efectuaron siete salidas, con los aviones *Nimrod* (RAF 201 Sqdn), con su flamante capacidad de reabastecimiento en vuelo, para rastrillar con su poderosa capacidad electrónica, un área de 400 MN de ancho y 1.000 MN de largo (que cubría, holgadamente, el litoral argentino del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur), y detectar todo tipo de embarcación de tamaño superior a una lancha. Sus radares *Searchwater* eran capaces de detectar el perfil aproximado de cualquier buque y determinar su longitud. Además, sus receptores radar podían detectar posibles emisiones radáricas, de cualquier buque en el mar (Libro *Falkland Air War* de la Royal Navy; págs. 92 y 403).

Cada una de estas misiones insumían diecinueve horas de vuelo continuado, siendo necesarios como mínimo, tres reabastecimientos. Normalmente su ruta, a nivel de vuelo 7.000 / 12.000 pies, era la siguiente: desde isla Ascensión hasta un punto ubicado a 150 MN al Norte de Puerto Argentino. Desde allí, con rumbo 270º hasta 60 MN de la costa argentina, luego paralelo a nuestro litoral hasta 90º Mar del Plata. Regreso a la isla Ascensión.

Estas costosas y riesgosas operaciones de exploración y reconocimiento demostraron la deficiencia de información satelital que poseía la conducción británica.

Otros sucesos

La FAS, solicitó nuevamente al comandante del Teatro de Operaciones Sur (TOAS), se le subordinen los medios aéreos *A4Q* y *Super Etendard* de Río Grande, bajo control operacional de la FAS. Al día siguiente, el comando TOAS comunica por mensaje 4991 (23:00 hs), reiterando su decisión del 1º de mayo, e informa que ***dichos medios por misión y teatro, corresponden a este comando (TOAS)***.

MAY 14 <<< Cronología >>> MAY 16

16 - 1er.TENIENTE D. Héctor R. VOLPONI (E.Air) ..... 23 may 1982
25 jun 1953 - 28 años - N°/c 3.163

17 - 1er.TENIENTE D. Jorge A. BONO (E.Air) ..... 24 may 1982
18 feb 1956 - 26 años - N°/c 3.301

18 - 1er.TENIENTE D. Carlos J. CASTILLO (E.Air) ..... 24 may 1982
20 set 1956 - 25 años - N°/c 3.315

19 - MAYOR D. Hugo A.V. PALAVER (E.Air) ..... 25 may 1982
18 ene 1947 - 35 años - N°/c 2.617

20 - MAYOR D. Jorge O. GARCÍA (E.Air) ..... 25 may 1982
02 mar 1949 - 33 años - N°/c 2.645

21 - TENIENTE D. Mario L. VALKO (E.Air) ..... 25 may 1982
18 jun 1958 - 23 años - N°/c 3.583

22 - 1er.TENIENTE D. Miguel A. GIMÉNEZ (E.Air) ..... 28 may 1982
27 may 1954 - 28 años - N°/c 3.224

23 - 1er.TENIENTE D. Juan D. BERNHARDT (E.Air) ..... 29 may 1982
01 may 1951 - 31 años - N°/c 3.142

24 - CAPITÁN D. Luis D.J. CASTAGNARI (E.Gen) ..... 29 may 1982
24 mar 1949 - 33 años - N°/c 2.895

25 - CAPITÁN D. José D. VÁZQUEZ (E.Air) ..... 30 may 1982
01 ene 1952 - 30 años - N°/c 2.952

26 - CAPITÁN D. Omar J. CASTILLO (E.Air) ..... 30 may 1982
31 ago 1953 - 28 años - N°/c 3.078

27 - COMODORO D. Hugo C. MEISNER (E.Gen) ..... 01 jun 1982
25 dic 1940 - 41 años - N°/c 2.294

28 - MAYOR D. Rubén H. MARTEL (E.Air) ..... 01 jun 1982
12 abr 1947 - 35 años - N°/c 2.677

29 - MAYOR D. Carlos E. KRAUSE (E.Air) ..... 01 jun 1982
04 abr 1948 - 34 años - N°/c 2.745

30 - COMODORO D. Rodolfo M. DE LA COLINA (E.Air) ..... 07 jun 1982
17 ago 1939 - 42 años - N°/c 2.175

31 - VICECOMODORO D. Juan J.R. FALCONIER (E.Air) ..... 07 jun 1982
31 may 1944 - 38 años - N°/c 2.508

32 - MAYOR D. Marcelo P. LOTUFO (E.Gen) ..... 07 jun 1982

Cronologia de acciones

Informe del Cap Roberto Vila

A las 04:10 hs se produjo el ataque a la isla Borbón. Comenzó con fuego naval, el cual era largo y por sobre la pista y un golpe de mano con personal del SAS. La isla era chica con acceso por los 360°. Durante el tiroteo se decidió efectuar una voladura, la cual realizamos y fue suficiente para que cesara el fuego por parte del grupo comando. Luego encontramos huellas de sangre y todo el material abandonado. Aparentemente los sacaron en helicóptero. Los aviones habian sido destruidos con cohetes colocados en las turbinas. Se encontraron también bombas plásticas tiradas en el suelo y que sólo fueron colocadas en el Skyvan de prefectura. Los aviones también presentaban infinidad de impactos de 7,62 mm.

La actividad aérea fue muy escasa y se redujo a siete patrullas aéreas de combate, que operaron en proximidades de la flota (desde las 06:20 hasta las 12:05), en radiales 080° / 090° de Puerto Argentino.
A las 10:35, dos Harrier, que operaban desde la pista de San Carlos, realizaron un bombardeo, que resultó impreciso y no ocasionó daños, sobre un sector ocupado por el Regimiento de Infantería 3.
Fracciones del Regimiento de Guardias Galeses, iniciaron un desembarco, encubierto, en Fitz Roy.
Los helicópteros ingleses continuaron con el transporte de tropas, desde Darwin hasta Fitz Roy.
A las 16:00, un misil Sea Dart del destructor HMS Cardiff, derribó un helicóptero Gazelle AH.1, matrícula XX377, provocando el fallecimiento de todos sus tripulantes.

LAS FUERZAS ARGENTINAS

En la Base Aérea Militar Malvinas, se continuó con la defensa pasiva contra el cañoneo naval (tres heridos). Los pilotos de Pucará, mantuvieron turnos de alerta en el aeropuerto, desde una hora antes de la salida del sol, hasta el anochecer. El personal de mecánicos hizo turno durante la noche.
El resto se dirigió a dormir en el alojamiento de la ciudad. El escuadrón Grupo de Vigilancia y Control Aéreo cumplió sus tareas rutinarias, con problemas de viento arrachado que obligó a suspender la emisión del radar entre las 16:50 y las 18:30.

LA ARTILLERÍA ANTIAÉREA

Entre las 02:00 y las 02:45, se sufrió un intenso cañoneo, llevado a cabo, presumiblemente, por tres buques. A las 09:00 se logró orientar el cañón 302 y las pruebas de ajuste dinámico fueron buenas. Los elementos restantes se pudieron mudar de la posición previa, bajo la lluvia torrencial, a las 13:00.
A las 23:00 se inició un intenso fuego naval que duró hasta las 00:45 del día 7 de junio.

EXPLORACIÓN Y RECONOCIMIENTO

.F-27, matrícula T-45, indicativo BOLSA 2. Tripulación: mayor Osvaldo Botto, mayor Roberto Salvarredi, suboficial mayor José Altamiranda, cabo primero Carlos Bassano. Despegó de Comodoro Rivadavia, a las 09:15; arribó a las 12:45.

.F-27, matrícula T-42, indicativo PACÚ. Tripulación: vicecomodoro Luis Ronconi, vicecomodoro Jorge Novais, cabo principal Osvaldo Moreyra, cabo principal Walter Morelli. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:10; arribó a las 17:40.

.F-27, matrícula T-44, indicativo TITÁN 1. Tripulación: capitán Carlos Fillippi, capitán Guillermo Testoni, cabo primero José Brandana, cabo principal Oscar Heredia. Despegó de Trelew a las 08:50, arribó a Comodoro Rivadavia a las 11:40. Despegó a las 14:50; arribó a Trelew a las 16:50.

.F-27, matrícula TC-76, indicativo TITÁN. Tripulación: mayor Egidio Santilli, capitán Hugo Olmos, cabo principal Misael Lombardo, suboficial ayudante Martín González. Despegó de Comandante Espora, a las 09:00; arribó a las 10:20.

Cronología de acciones

Domingo 16 de mayo

El accionar del enemigo

Continuando con el esquema adoptado desde el 1º de mayo, el enemigo perseveró en sus acciones de desgaste, mientras aguardaba sus refuerzos. Así, el arma aérea de la flota realizó las siguientes incursiones:

05:10 hs Dos *Harrier* atacaron depósitos de combustible en bahía Fox. Resultaron heridos un oficial, un suboficial y dos soldados del Ejército Argentino.

10:10 hs Un ataque de *Harrier* sobre zona puerto San Carlos y Darwin, posiblemente exploración fotográfica del HMS *Hermes*.

12:15 hs Ataque de dos *Harrier* a BAM Malvinas, altura de ataque mayor a 20.000 pies, sobre posiciones de artillería antiaérea. Repelido eficazmente. Dos bombas explotaron próximo al Grupo 1 artillería antiaérea. Una cayó al mar.

13:40 hs Sobrevuelo *Harrier*, exploración y reconocimiento, sobre Puerto Argentino.

13:55 hs Ataque de dos *Harrier*, al buque Río *Carcarañá* en Puerto King), que fue abandonado. Atacantes: Lt Batt y Lt McHard, ambos aviones pertenecientes al portaaviones HMS *Hermes*. El *Carcarañá* se incendió y no hubo bajas en el personal (comunicado N'58 del Estado Mayor Conjunto).

14:15 hs Ataque de dos *Sea Harrier* al buque ARA *Bahía Buen Suceso*, fondeado en bahía Fox. No sufrió daños graves.

14:30 hs Ataque de dos *Sea Harrier* sobre BAM Malvinas (gran altura). Sin daños.

22:35 hs Una unidad de superficie, la fragata HMS *Glamorgan*, efectuó fuego naval, sobre Puerto Argentino.

Cañón 155 mm

En los cruces del puente aéreo del 13 y 15 de mayo, los aviones de FAA habían trasladado para el Ejército Argentino en Malvinas, tres cañones de 155 mm (novedad CITEFA), que, aunque en escaso número, produjeron una sorpresa técnica al enemigo. Su primer empleo se realizó contra la fragata HMS *Glamorgan*, que entre las 22:35 y las 22:38 hs efectuó fuego naval sobre Puerto Argentino. Los disparos del cañón CITEFA, de un alcance no previsto por los buques que bombardeaban nuestras posiciones, produjeron el inmediato retiro de la fragata.

Tanta era la molestia que les ocasionaba, que posteriormente,

SÁBADO 12 DE JUNIO

LA METEOROLOGÍA

ÁREA DEL CONTINENTE

Parcialmente nublado, con nubes medias y altas; vientos entre cinco y veinte kilómetros por hora, del sector norte.

ÁREA DE MALVINAS

Durante las primeras horas del día, los techos se mantuvieron entre doscientos y trescientos metros, con lloviznas y vientos leves del sector nornoroeste. A partir del mediodía, se observó una rápida mejoría de las condiciones, con nubosidad media y favorable para las operaciones.

LA SITUACIÓN EN MALVINAS

Al comenzar el día, el enemigo inició su embestida final hacia Puerto Argentino. Lo hizo avanzando, principalmente, desde el oeste (Montes Longdon y Two Sisters). Se produjeron recios contactos cuerpo a cuerpo, que ocasionaron bajas en ambos bandos.

Los ingleses no sólo usaron su infantería, sino que también fueron apoyados, eficientemente, por el fuego naval y la artillería de campaña.

Por el norte, (Drunken Rock), aparecieron treinta vehículos tipo Scorpion, en dirección a Monte Longdon.

Las fuerzas defensoras, en el frente oeste, se replegaron hacia Puerto Argentino, mientras el Grupo de Artillería 3, mantuvo el eficaz accionar de sus cañones de 155 mm., sobre la zona norte de Monte Kent y de North Basim, (posiciones de artillería enemiga). Mientras un helicóptero británico transportaba, pendiendo de su guinche, una pieza de artillería, recibió un impacto en ésta, que la destruyó. Eran, aproximadamente, las 16. Entre las 04:30 de este día y las 08:00 del siguiente, la artillería del Ejército Argentino, disparó, aproximadamente, dos mil quinientos proyectiles, y efectuó numerosos cambios de posición

La defensa terrestre se rehizo más atrás y cerró el dispositivo.

El avance enemigo, desde el sudoeste (Monte Harriet), logró progresos significativos, que culminaron con la toma de esa altura, al mediodía. El Batallón de Infantería de Marina N° 5, pese a ser duramente castigado, logró mantener su posición en Monte Tumbledown.

En la madrugada, a las 03:42, se lanzó un Exocet S/S 38, contra uno de los buques que proporcionaba apoyo de fuego naval a la zona de combate. Esta vez funcionó el mecanismo y se produjo el impacto en la popa del destructor HMS Glamorgan, ubicada a dieciocho millas, al sur; destruyó el helicóptero, mató a trece tripulantes e hirió a diecisiete más.

Relato Inglés.*

En la noche del 11 al 12 de Junio, el "Glamorgan" realizó un nuevo cañoneo desde una posición muy próxima a

* TINKER, Davis. Cartas de un Marino Inglés. Buenos Aires, Emecé, 1983. Pp. 22.

emplearon sus medios para tratar de neutralizarlos.

Las operaciones aéreas

La FAS no ejecutó misiones de combate. Reservaba y alistaba sus sistemas de armas para cuando el enemigo debiera, necesariamente, estar dentro de su alcance, a efectos de realizar la operación anfibia inevitable. Se habían interrumpido ya las negociaciones diplomáticas.

La FAS cumplió las siguientes operaciones.

> *Lear Jet LR-35*, matrícula T-24, indicativo "*Tifón*". Misión: verificación y ajuste del CIC Malvinas (radar y VHF). Tripulación Vcom Rodolfo de la Colina, 1erTen Eduardo Blanco, C1º Emilio Paigés, CP Juan Hernández y Roberto Prevedi. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 17:30, a 50º 30' S / 62º 0' O; regresó a las 20:00 hs.

Las actividades en el Teatro de Operaciones Malvinas

La BAM Cóndor, cumplió cuatro salidas de *IA-58 Pucará*, que patrullaron en reconocimiento ofensivo las costas del estrecho de San Carlos, donde existían indicios de movimientos de infiltrados, pero no detectaron su presencia.

Relato del Cap Roberto Vila

La otra salida la cumplieron el Ten Miguel Giménez (A-509), y el Ten Carlos Morales (A-516).

MAY 15 <<< Cronología >>> MAY 17

tierra, a no más de quinientos metros de la costa. A las 06:00, como en oportunidades anteriores, los cañones cesaron el fuego y el buque se dispuso a alejarse hacia mar abierto.
Los argentinos habían montado un misil Exocet sobre un camión, y eligieron ese momento para dispararlo. Desde el buque, lo vieron cuando se aproximaba y, para defenderse, dispararon uno de sus propios misiles antimisil, pero falló en su propósito de causar la explosión del Exocet y solamente logró desviarlo un poco de manera que, en vez de producirse el impacto cerca de la línea de flotación -lo que hubiera logrado su hundimiento - dio de lleno en la cubierta de vuelo, antes de explotar hacia abajo afectando la cocina.
Trece hombres perdieron la vida; los que fueron entregados a las profundidades del océano, en la posición 51° 50' 50" S / 53° 31'80" O a doscientos ochenta y ocho kilómetros, hacia el este, de las Islas Malvinas (Falklands), en la tarde del 12 de junio.

El HMS Glamorgan, destructor misilístico, sería alcanzado el 12 de junio por un misil Exocet, que impactó en la popa dejándolo fuera de combate

Relato del mayor Oliva:

El Exocet fue orientado y corregido por el radar de la Fuerza Aérea Argentina y, asimismo, el momento de disparo en que el blanco estuvo en distancia fue brindado por los mismos operadores.

La aviación enemiga ejecutó misiones de ataque a las posiciones de artillería argentinas y a la Base Aérea Militar Malvinas, y mantuvo algunas patrullas aéreas de combate, en misiones de interceptación. Por su parte, la infantería defensora hizo fuego, con armas livianas, sobre algunos de esos aviones, logrando alcanzarlos. Uno de ellos, el del Flt Lt (RAF) Murdo Macleod, retornó al HMS Hermes casi incendiándose, pero logró aterrizar quedando fuera de servicio.*
A las 05:50, un Vulcan, que operaba desde Ascensión (Flt Lt Withers), alcanzó Puerto Argentino y bombardeó la Base Aérea Militar Malvinas, con bombas de explosión aérea.

INFORME DEL DIARIO DE GUERRA DE LA 3ª BRIGADA ANTIAÉREA.

06:00: ataca Vulcan con catorce bombas, en corrida sobre nosotros, es infernal, cada cráter está a cuarenta metros

* ETHELL, Jeffrey & PRICE, Alfred. (Op. Cit.). Pp. 203

recuperado.

La Fuerza Aérea Sur

La FAS, aparte de los refuerzos *IA-58 Pucará* enviados a BAM Cóndor, efectuó operaciones de exploración y reconocimiento.

La planificación estratégica de la invasión

Para el comando de la Task Force, la principal actividad consistía en reforzar la capacidad de batalla anfibia, a efectos de producir el desembarco.

Por ello, a partir de este día y durante los diez días subsiguientes, efectuaron siete salidas, con los aviones *Nimrod* (RAF 201 Sqdn), con su flamante capacidad de reabastecimiento en vuelo, para rastrillar con su poderosa capacidad electrónica, un área de 400 MN de ancho y 1.000 MN de largo (que cubría, holgadamente, el litoral argentino del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur), y detectar todo tipo de embarcación de tamaño superior a una lancha. Sus radares *Searchwater* eran capaces de detectar el perfil aproximado de cualquier buque y determinar su longitud. Además, sus receptores radar podían detectar posibles emisiones radáricas, de cualquier buque en el mar (Libro *Falkland Air War* de la Royal Navy; págs. 92 y 403).

Cada una de estas misiones insumían diecinueve horas de vuelo continuado, siendo necesarios como mínimo, tres reabastecimientos. Normalmente su ruta, a nivel de vuelo 7.000 / 12.000 pies, era la siguiente: desde isla Ascensión hasta un punto ubicado a 150 MN al Norte de Puerto Argentino. Desde allí, con rumbo 270º hasta 60 MN de la costa argentina, luego paralelo a nuestro litoral hasta 90º Mar del Plata. Regreso a la isla Ascensión.

Estas costosas y riesgosas operaciones de exploración y reconocimiento demostraron la deficiencia de información satelital que poseía la conducción británica.

MAY 14 <<< Cronología >>> MAY 16

109

RESOLUCION Nº 70 - Acta 789

BUENOS AIRES, 17 de octubre de 1980.

EL HONORABLE CONSEJO DIRECTIVO

R E S U E L V E :

ARTICULO 1º.- Teniendo en cuenta el informe de la Comisión designada por Resolución Nº 53 abocada al estudio biográfico de Suboficiales fallecidos, para la asignación de nombres a las Filiales, Delegaciones y Dependencias de la Entidad que aún no lo poseen, el H.C.D. resuelve: Aprobar "ad referendum" de la próxima Asamblea las siguientes denominaciones:

- Campo de Deportes Filial Nº 3 "Suboficial LINO ENRIQUE LUIS GIOVANETTI"
- Filial Nº 4 "Suboficial JUAN CARLOS SURIANI"
- Filial Nº 7 "S.M. JOSE HONORIO RODRIGUEZ"

(1) - Delegación Punta Alta "Suboficial JUAN SANTORORO

(1) - Delegación Mar del Plata "Cabo 1º OSVALDO SENN HONTENER"

- Delegación San Rafael "Sargento Ayudante SANTIAGO GERMANO"

ARTICULO 2º.- Aprobar las siguientes altas de personal, a partir del 1/11/[illegible]:

- Sra. MARIA LUCERO de VERNAZ en la Categoría 3 A - Personal de Limpieza - Convenio UTEDYC; con destino al Hogar del Suboficial Nº 2.-

- Srta. MIRTA RAMONA RODRIGUEZ, en la Categoría 7ma - Personal de Maestranza y Sr. MANUEL ALCIDES GONZALEZ, en la Categoría 7ma (Sereno) - Convenio UTEDYC; ambos con destino a la Filial Nº 5 "Litoral Norte" (Corrientes).-

[illegible]

A partir del 1/10/80:

- Sr. CARLOS A. RAMIREZ, como Profesor de Esgrima, destino Campos de Deportes "Buenos Aires".-

ARTICULO 3º.- Aceptar la renuncia presentada por el Consejero Suplente del H.C.D. Sr. EUGENIO JUAN A. KOHLER, a su cargo.-

ARTICULO 4º.- Aprobar las obras realizadas en el Hogar del Suboficial Nº 2 y los trabajos de refacción (pintura) del frente de la Sede Central.-

ARTICULO 5º.- Comuníquese, cúmplase y archívese.-

Secret. Gral.

CALIXTO AMIAMA
SECRETARIO GENERAL
CIRCULO DE SUBOFICIALES FF. AA.

JULIO CESAR DIAZ
PRESIDENTE
CIRCULO DE SUBOFICIALES FF. AA.

DISTRIBUIDOR:
Dpto Contable:
Dpto Sist. y [illegible]:
Dpto Comunic. Social:
Dpto Filiales:
Personal:
Prosecretaría:
Coordinador Adm:

(1) Con fecha 28/1/84 pasó a la Categoría de FILIAL.

BUENOS AIRES, 21 de marzo de 198[illegible]

Es fotocopia de su original.-

CALIXTO AMIAMA
SECRETARIO GENERAL
CIRCULO DE SUBOFICIALES FF. AA.

Cronología de acciones

Relato del Cap Roberto Vila

El domingo 16, como todos los feriados, teníamos novedades de los ingleses; este día tuvimos cuatro salidas, se estimaba que algo pasaba en el extremo occidental de la isla; posiblemente la colocación de un radar; salimos con el Ten Cruzado (A-509 y A-516). Estimo que algo debe haber habido, mi numeral vio un movimiento que nunca más volvimos a identificar, posiblemente han sabido mimetizarse en base a su experiencia, si es que realmente estaban haciendo algo allí.

de separación.
06:50: explotan dos bombas de retardo. Dios es artillero.

LA ARTILLERÍA ANTIAÉREA

A las 00:30, se produjo una acción, ~~producto~~ a causa de la impaciencia y el nerviosismo, en el sector de las Baterías 7 y 8. Se escuchó que las ametralladoras de 12,7 mm., abrían fuego sobre las fragatas a las que, indudablemente, no alcanzaban; éstas concentraron el fuego sobre el sector, y acallaron las armas.

A las 04:00, se supo que el frente terrestre cedía, y que las tropas se replegaban sobre el Monte Kent, luego de haber luchado hasta el agotamiento. A las 06:00, se sufrió un fuerte ataque en la zona de despliegue, tembló todo. El refugio pareció desintegrarse. Se perdió contacto con la Batería 3. Además, se sufrió la explosión de dos bombas con espoleta de retardo; todo sin solución de continuidad. Un suboficial llegó con sumo cuidado y, a pesar de la oscuridad reinante, descubrió que el cañón estaba intacto, pero rodeado de cráteres e impactos; el refugio se encontraba parcialmente derrumbado.

A las 08:00, se relevó todo el servicio de armas de la batería de 20 mm. A las 15:00, se observó el ataque de una sección de tropa inglesa, al norte de la bahía. Los helicópteros argentinos reforzaron, con tropa de infantería, la columna norte, del otro lado de la bahía, y a espaldas del Regimiento de Infantería N° 25. La sección enemiga atacó a los helicópteros, pero la batería hizo fuego, con los cañones, sobre ellos, y provocó su retroceso. Una nueva experiencia: el tiro terrestre efectivo era más fácil, no requería mucho cálculo, sólo bastaba un reglaje práctico.

A las 16:00, se dispuso el traslado de dicho Regimiento al frente oeste. El jefe de escuadrón, informó, en el alojamiento, que el relevo de la batería de 35 mm. estaba por llegar y que la evacuación se haría junto con los efectivos de la de 20 mm. Esto afectó el ánimo del personal, que deseaba continuar la lucha.

No obstante la presencia de un buque enemigo en la zona, C-130H, que traía al personal de relevo, logró burlar el bloqueo y aterrizar en Puerto Argentino.

A partir de ahí, se entró en un cono de confusión, pues el cambio de personal no se podía hacer sin dar las novedades a los artilleros entrantes.

En el aeródromo, se reunieron con el oficial más antiguo del relevo, capitán Miguel Aguilar, pero, con los motores en marcha, era imposible hablar y hacerse entender. La confusión se incrementaba, y todo esto, entre camillas con heridos, personal de médicos y camilleros. A las 20:30 y luego de haberse podido transmitir algunas novedades básicas, se ayudó a embarcar a los heridos. Al despegar la aeronave, se escucharon impactos de misiles superficie-superficie, cerca de la cabecera, lanzados desde el buque ubicado en las cercanías. El vuelo se inició con virajes escarpados, que molestaban a los heridos, asegurados en cunas, en medio de una oscuridad total. Algunos, ayudados por linternas se dedicaron a confortarlos. El vuelo continuó rasante sobre el agua, se normalizó recién a los treinta minutos, y aterrizó en Río Gallegos. Durante el rodaje en plataforma, la tripulación del avión, comentó que, la maniobra evasiva, se debió a que un helicóptero trató de interceptar el decolaje. Una patrulla aérea de combate también lo había buscado durante sesenta millas náuticas, pero, la experiencia adquirida en los cruces, había permitido sortear este tipo de riesgos.

En Puerto Argentino, se seguían sufriendo cañoneos navales, casi sin interrupción. Un proyectil hizo impacto en la casa vecina a la que ocupaba personal del gobierno militar (quince metros de

Cronología de acciones

Lunes 17 de mayo

El parte meteorológico

La situación meteorológica era marginal, con breves períodos de mejoría. Viento calmo. Neblina.

La situación en Malvinas

Nuevamente, el enemigo hostigó nuestras posiciones con su aviación embarcada. Desde el HMS *Invincible*, que se mantenía entre los meridianos 56º / 57º O y los paralelos 51º / 52º S, atacaron:

08:30 hs: dos *Sea Harrier*, con bombas de explosión aérea, a las posiciones de la 3º Batería del Grupo 1 de artillería antiaérea, en BAM Malvinas, y deterioraron un cañón antiaéreo.

Dos *Sea Harrier*, a la BAM Cóndor en vuelo rasante. Al intentar un nuevo ataque, un avión fue averiado (sin confirmar), por la pieza Nº 4 del Grupo 1 artillería antiaérea en Darwin.

PAC que orbitaba sobre el mar, al este, en varias oportunidades del día.

La Fuerza Aérea Sur

La FAS siguió velando sus armas y ejecutó las operaciones aéreas rutinarias.

- Exploración y reconocimiento cercano.
- Relevamiento aerofotográfico.
- Puete aéreo: dos cruces. → Puente

Componente Aéreo en Malvinas

El CATOM (Componente Aéreo en Malvinas), ordenó una salida de reconocimiento ofensivo, a la BAM Cóndor, para constatar informaciones, provenientes de Puerto Howard, respecto a dos lanchones, aparentemente enemigos, que navegaban en el estrecho de San Carlos, más precisamente, en la bahía Puerto Salvador. Cinco aviones *IA-58 Pucará* ejecutaron esta misión, por más de dos horas, sin confirmar su avistaje.

Estas salidas fueron:

- A-516: Cap Ricardo Grúnert, y A-533: Ten Hemán Calderón (10:00 / 12:00)
- A-531: Ten Alcides Russo (1 1:00 a 13:30 hs)
- A-531: Ten Alcides Russo, y A-516: Ten Carlos Morales (16:00 / 17:30 hs)

Hubo avistaje de *Harrier*. Estos, aparentemente, no vieron a los *IA-58 Pucará*.

distancia), mató a los únicos tres civiles, víctimas de la batalla. El socorro de los heridos (había seis personas en la casa), lo realizaron el secretario general y sus secretarios.

REQUERIMIENTO DE APOYO AÉREO

Desde el Teatro de Operaciones Malvinas, se requirió a la Fuerza Aérea Sur, apoyo aéreo masivo, sin precisar posiciones. Posteriormente, se logra determinar las posiciones de artillería enemigas, ubicadas en Port Harriet, y sobre esa zona se planifica la realización de los ataques.

Relato del mayor Oliva:

Los requerimientos provenían de Ejército. Todos eran imprecisos, porque ni ellos sabían que había que atacar. Pedían bombardeos para batir extensas zonas; para satisfacerlos no hubiesen alcanzado los aviones de varias fuerzas aéreas.
A pesar de lo expuesto, se lograron precisar algunos blancos y fueron satisfechos los requerimientos, pero fue imposible saber los resultados de los ataques en aquel momento.

EL ACCIONAR DE LA FUERZA AÉREA SUR.

En las primeras horas del día, y sobre la base de los requerimientos del Teatro de Operaciones Malvinas, que sufría el ataque terrestre enemigo, la Fuerza Aérea Sur, lanzó dos secciones de BMK-62 para atacar, con bombardeos horizontales, las posiciones enemigas ubicadas en Bluff Cove.

> .Orden Fragmentaria 1310, dos BMK-62/64, indicativo TAURO, armados con cuatro bombas de mil libras. Misión: Ataque a objetivos terrestres en Bluff Cove. Tripulación 1: (B-111) mayor Ramón Vivas, primer teniente Jorge Rocco. Despegaron de Río Gallegos a las 00:20. Tripulación 2: (B-105) capitán Roberto Pastrán, capitán Fernando Casado. Despegaron de Río Gallegos a las 21:30. Iniciaron navegación baja y a treinta y cinco millas náuticas, antes de la Isla San José, al eyectar los tanques externos, en cada avión se desprendió solamente uno, por lo cual, ambos quedaron asimétricos.

Por este motivo, la sección se vio obligada a regresar a Río Gallegos. Arribaron: la 1, a las 02:30 y la 2, a las 23:40.

Relato del mayor Vivas

Luego de pasar una zona de nubes convectivas, la visibilidad mejoró mucho. El vuelo se realizó a mil pies; desde doscientas cuarenta millas, antes de las islas, para pasar por debajo de las células convectivas, fue necesario eyectar tanques, antes de poner rumbo al oeste de Puerto Argentino desde el sur; a ambos les quedó un tanque prendido del bulón explosivo delantero, por lo que regresamos a Río Gallegos.

> .Orden Fragmentaria 1311, dos BMK-62, indicativo ACUARIO, armados con dos MK-17. Misión: Ataques a objetivos terrestres en Bluff Cove. Tripulación 1: capitán Juan Freijó, primer teniente Armando Dubroca. Tripulación 2: (B-108) capitán Alfredo Bredeston,

A las 03:50, se vieron bengalas, a 5 Km al norte de la pista.

El HMS *Atlantic Conveyor*

El portacontenedores HMS *Atlantic Conveyor* arribó a las proximidades de la zona TRALA, y los catorce aviones *Harrier GR3* que transportaba, eran preparados para ser transferidos a los portaviones.

Portaaviones

El HMS *Invincible*

Dos helicópteros *Sea King* (ZA-290 y ZA-292), fueron transferidos del HMS *Hermes* al HMS *Invincible* durante la noche del 17 de mayo, para una operación de reconocimiento de largo alcance, la cual, adquirió notoriedad, cuando uno de ellos fue destruido.

El HMS *Invincible* se dirigió hacia el oeste, acompañado de la fragata HMS *Broadsword*, navegando a veinticinco nudos, a distancia de una milla entre ellos, en total oscuridad y silencio radar. El Lt Hutchings (RM), y su tripulación, despegaron del HMS *Invincible*, en el helicóptero *Sea King* ZA-290, a las 00:15 del 18 de mayo, aparentemente, con un contingente de comandos del *Special Air Service* a bordo.

Luego, los dos buques invirtieron su rumbo, de vuelta hacia las posiciones del *Carrier Battle Group* (al este de Malvinas). Aunque no existe explicación oficial de esta operación, se ha sugerido que la misión era infiltrar fuerzas especiales en el continente, próximos a la BAM Río Grande.

El *Sea King* ZA-290 se accidentó esa mañana en una playa, Agua Fresca, a unas once millas de Punta Arenas, al sur de Chile. El *Sea King* fue, deliberadamente, incendiado por sus tripulantes (Lt Hutchings, Lt A R C Bennet y el tripulante Imrie), quienes se rindieron a las autoridades chilenas algunos días después, y fueron repatriados al Reino Unido.

El otro helicóptero (ZA-292), permaneció a bordo del HMS *Invincible*, como reserva del anterior, y retornó al HMS *Hermes* el 18 de mayo.

MAY 16 <<< Cronología >>> MAY 18

teniente Carlos Mondino. Despegaron de Río Gallegos a las 00:20 y cuando se encontraba a diez millas, mar afuera, el N° 1 debió regresó a Trelew por registrar serios inconvenientes en sus instrumentos de navegación. Siguió sólo el capitán Bredeston y su navegador. Este fue el único de los cuatro Canberra que logró alcanzar su objetivo y lanzar las bombas. Era la 01:20. Regresó a Río Gallegos, a las 02:30

Debido a distintos inconvenientes, el servicio de armamento de Río Gallegos no tuvo tiempo de configurar el avión de acuerdo a lo dispuesto en la orden fragmentaria, por lo cual, sólo salió con dos bombas MK-17, en lugar de cuatro. Al llegar a su objetivo, encontraron nubes a una altura de setecientos u ochocientos metros. En su informe, la tripulación estimó que el lanzamiento de las bombas se produjo a unas cinco millas náuticas, al oeste del objetivo fijado. Con una altura de vuelo de mil quinientos pies, dejaron la isla, pusieron rumbo 210° durante sesenta millas y, luego, en 280° regresaron a Río Gallegos.
A medida que avanzaba el día se lograron ubicar las piezas de artillería enemigas que operaban desde Port Harriet y sobre las que se lanzaron misiones de bombardeo. También se intentó encontrar blancos navales rentables para los aviones de la Fuerza Aérea.

CAZABOMBARDEROS

.Orden Fragmentaria 1312, cuatro A-4B, indicativo ALFA, armados con tres bombas retardadas por paracaídas. Misión: Ataque a la artillería enemiga en Port Harriet House (51° 44' 05" S / 58° 00'50" O). Tripulación: capitán Jorge Bergamaschi (C-207), alférez Jorge Barrionuevo (C-236), teniente Fernando Robledo (C-230), teniente Carlos Ossés (C-224). Despegaron desde San Julián, a las 14:00, y se dirigieron al puesto de control de reabastecimiento aéreo.

Antes de arribar al puesto de reabastecimiento aéreo el N° 4 (Ossés), se volvió por fallas de presurización. Al efectuarse el reabastecimiento en vuelo, el jefe de escuadrilla comprobó que no trasvasaba el combustible a uno de sus tanques auxiliares, y también regresó. Siguió la sección a cargo del N° 3 (Robledo), se dirigieron al primer punto de control ubicado en la posición 52° 10' S / 57° 45' O. Antes de llegar, el guía constató que su indicador de rumbo (C-8) tenía fallas, en consecuencia decidió regresar. El alférez Barrionuevo, su numeral, lo acompañó en el regreso; arribaron a San Julián, a las 16:30.

.Orden Fragmentaria 1314, cuatro A-4B, indicativo PARIS, armados con tres bombas retardadas por paracaídas. Misión: Ataque a buques en el Estrecho de San Carlos. Despegó el N° 1 a las 15:20. Tripulación: capitán Pablo Carballo (C-221). Inmediatamente después, intentó el N° 2 (teniente Carlos Rinke) pero debió abortar el despegue al encenderse la luz de alarma de fuego. En la maniobra, enganchó la barrera de contención. Esta situación demoró el despegue de la segunda sección (N° 3 teniente Daniel Gálvez, N° 4 alférez Hugo Gómez).

Mientras retiraban el avión enganchado en la barrera, se perdió un valioso tiempo que provocó la pérdida de la oportunidad táctica; por lo que se canceló la misión. El N° 1 solicitó realizar vuelo

Cronología de acciones

Martes 18 de mayo

El parte meteorológico

Amaneció cubierto, con llovizna. Visibilidad de 2/5 Km. Luego empeoró, descendiendo el techo y la visibilidad. A partir de las 17:00 hs, niebla.

La situación en Puerto Argentino

Desde la madrugada, entre las 05:10 y 09:30 hs, las PAC estuvieron activas. Nuestros radares registraban sus movimientos y aproximaciones, y algunos sobrevuelos a gran altura sobre las islas, lo que obligaba a alertar a todo el sistema defensivo en Puerto Argentino y Darwin. A las 10:25, dos *Harrier GR.3* atacaron, siempre en altura, la zona de artillería antiaérea del aeropuerto (piezas de 35 mm). Repitieron el ataque a las 12:25 y 14:32, sobre la misma zona; y a las 17:07, sobre la península de Cresynet, a 1.200 m de un centro poblado; al mismo tiempo que se arrojaba *Chaff* desde un avión. Estos molestos ataques, si bien mantenían en vilo a los defensores, no producían mayores daños. Parecía una réplica de nuestras tácticas Fénix, que, a esta altura del conflicto, habían descubierto.

La situación en Darwin

Desde la BAM Cóndor, dos *IA-58 Pucará* realizaron reconocimiento ofensivo de rutina, entre las 08:00 y las 08:30 hs, con meteorología marginal, sin encontrar objetivos. Tripulación: A-516 Cap Jorge Benítez; y A-581: Ten Néstor Brest.

Asimismo, el enemigo atacó con dos *Harrier GR.3* (RAF), a la artillería antiaérea de la BAM Cóndor. Uno, procedente del noreste lanzó *Chaff* a la central *Skyguard*, mientras el otro lanzaba bombas BL-755 (*Beluga*), sobre la posición que había tenido el radar ELTA. Éste ya lo había detectado, y dado alerta a las diferentes piezas de 20 mm, que lo recibieron con fuego cruzado. El avión largó dos contenedores de *Belugas* completos a tan poca altura, que quedaron intactas, sin explotar.

La situación en Comodoro Rivadavia

El Comando de la FAS ordenó dos cruces con *Hercules C-130*.

Misión 161, TC-65, indicativo "*Libra*". Tripulación: My Rubén Palazzi,com Julio Sanchotena, Vcom Roberto Tribiani, SAux Juan Romero, CP José Torres, SP Américo Arévalo, SP Carlos Sánchez. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:15; arribó a Malvinas a las 16:20. Despegó a las 16:40; arribó a Comodoro Rivadavia a las 19:20 hs. Transportó 15.200 Kg de carga y cuatro Pax.

Misión 162, TC-63, indicativo "*Marte*". Tripulación: Cap Rubén Martel, Cap Carlos Krause, Vcom Hugo Meisner, SA Manuel Albelos, CP Miguel Cardone, CP Carlos Cantezano y SAux Oscar Gatto. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:05; a su llegada a Malvinas no pudo

de reconocimiento dentro de la zona de exclusión, bajo órdenes de su jefe de escuadrón, vicecomodoro Gustavo Zini. En tal tarea, avistó un buque que no tenía bandera ni tripulantes sobre cubierta. Hizo varios pasajes rasantes sobre el mismo, informó a su base y pidió autorización para atacarlo. Le fue denegada, por temor a un error y se le ordenó regresar. Arribó a San Julián a las 17:00.

BOMBARDEROS LIVIANOS

Siempre con la intención de atacar las posiciones de artillería inglesas, en Port Harriet, que no habían podido ser alcanzadas por los cazabombarderos, el Comando de la Fuerza Aérea Sur intentó llegar hasta ellas, en horas nocturnas, con los bombarderos livianos Canberra BMK-62.

.Orden Fragmentaria 1315, tres BMK-62, indicativo ROMA, armados con cuatro MK-17. Objetivo: posiciones inglesas en Port Harriet. Tripulación:1 (B-105) primer teniente Roberto Rivolier, primer teniente Jorge Annino; 2,primer teniente Juan Heredia, primer teniente Manuel Gerez. El tercer avión no decoló pues no funcionaba su sistema de comunicaciones y no pudo ser reparado en ese momento. Despegaron de Río Gallegos a las 18:50. Se dirigieron al punto de descenso y, desde allí al sur del Estrecho San Carlos. Ya cerca de su objetivo, una serie de factores se sumaron para que los aviones debieran regresar sin cumplir con su misión:

.Observar, al frente, fuego de misiles (Informe de la Base Aérea Militar Río Gallegos).
.Falla del radar altímetro del avión N° 1. Esto le impedía saber la altura de vuelo, sobre el mar. El numeral no pudo ocupar el puesto del guía ya que, al ser un BMK-64, de doble comando, por diseño, no posee ese instrumento.
.Lóbulos gruesos que no permitían apreciar la altura del objetivo material (Informe del Comando de la Fuerza Aérea Sur).
.Excesivo consumo de combustible (Informe del Comando de la Fuerza Aérea Sur)
.Las bajas temperaturas y el vuelo entre nubes, congelaron la parte exterior de la cabina (Informe del Comando de la Fuerza Aérea Sur).
.Dificultad, en el N° 2, para visualizar al guía (Informe del Comando de la Fuerza Aérea Sur)

Arribaron a Río Gallegos a las 21:05.

.Orden Fragmentaria 1316, tres BMK-62, indicativo BERLÍN, armados con cuatro MK-17 [redacted], cada uno. Objetivo: Similar a la misión anterior. Tripulación 1 (B-104) capitán Juan Tomás Martínez Villada, primer teniente Nicolás Pagano, (B-102) capitán Eduardo García Puebla, primer teniente Jorge Segat.

Las secciones 1 y 2 decolaron de Río Gallegos, a las 23:00. Al llegar al punto indicado para iniciar el descenso, el N° 1 debió regresar por fallas en la bomba de combustible y no poder utilizar el tanque N° 3. Arribó a Río Gallegos a las 24:00.
El N° 2, capitán García Puebla continuó solo su viaje hacia el objetivo, donde lanzó sus bombas. Aterrizó, de regreso, a la 01:40

Relato del capitán García Puebla

Nos dieron el objetivo material y la información complementaria. La misma se fundaba en suposiciones, dada la

entrar por meteorología; arribó 22:20 hs.

De la *Gaceta Argentina* (Diario de Puerto Argentino)
Se leyó entre otras noticias y comentarios, el siguiente aviso:

AVISO DE LA GOBERNACIÓN MILITAR

Se hace saber a todo el personal militar destacado en este territorio, que todos los edificios, propiedades, vehículos de todo tipo, bienes de consumo, etc, son propiedad de particulares y que están y deben ser amparados con contratos celebrados con sus respectivos propietarios, a quienes se paga con fondos del Estado Nacional Argentino, por lo que no existe ni debe existir confiscación alguna.

También son sufragados con fondos nacionales todos los daños ocasionados a particulares, que en su gran mayoría, y por haber nacido en estas islas, son nuestros compatriotas.

MAY 17 <<< Cronología >>> MAY 19

disminución de operaciones aéreas diurnas de exploración. Al no conocer las posiciones inglesas en tierra y mar, prácticamente no teníamos la menor idea de lo que encontraríamos.

Luego de analizar los pocos datos, y realizar una apresurada navegación precomputada, nos colocamos los trajes antiexposición, que ya comenzaban a estrangularnos. Aproximadamente a las 23:00, despegamos individualmente, ya que en sección, y artillados, era muy peligroso.

La reunión fue muy dificultosa por haber niebla y nubosidad baja, además de la oscuridad ambiente.

Ascendimos formados en nubes volando, una hora nivelados, con rumbo paralelo a la ruta directa al blanco, desplazados hacia el norte. La dificultad de la formación, por las características del avión y condiciones meteorológicas, atraía hasta ese momento toda mi atención.

Próximos al punto de descenso, el guía me hizo señas de que tenía problemas, que siguiera al frente, desprendiéndose, él, de la formación (a mi regreso, me contó que se le había engranado una bomba de combustible y se lamentó, profundamente, de no haber podido seguir).

En ese momento, sentimos una gran soledad porque la tripulación del otro avión era, realmente, confiable por su idoneidad, experiencia y valor, lo que nos daba un elevado grado de seguridad de llegar y batir el blanco.

Toda la responsabilidad recaía ahora en nosotros. El objetivo se encontraba muy cerca de las posiciones argentinas, lo que me hacía sentir temor de errar nuestra navegación y batir propia tropa. Continuamos el vuelo e iniciamos el descenso. Rezamos juntos un Padrenuestro, pidiendo a Dios para llegar, pegar y, si fuera posible, volver.

Nos hicimos, luego, una promesa de no pensar en otra cosa que no fuera la operación en sí, para no dejar todo en manos de Dios. Mientras hacíamos los controles del descenso, me permití cierto escapismo mental. Pensé: "Qué difícil es salir de la comodidad del alojamiento en la retaguardia e introducirse voluntariamente, y de golpe, en ese infierno pero, cuanto más difícil es olvidar a los amigos, camaradas-héroes, que se habían inmolado por la Patria...!"

Logré aquietar mis pensamientos y sentí, según creo, resignación, asumiendo, sin tristeza, mi segura muerte. Ya había escrito cartas de despedida a mi esposa y familiares, y ambos estábamos en gracia de Dios, así que no había más que hablar.

Volando a muy baja altura estábamos, intermitentemente, en nubes y chubascos lo que disminuía a cero la visibilidad. Por radar, llegamos al punto de viraje hacia el blanco.

Al hacer control de combustible, comprobamos un exceso en el consumo, por lo que decidí no cumplir con la velocidad indicada prevista, reduciéndola, lo que disminuía el consumo pero aumentaba considerablemente la posibilidad de detección y derribo.

Colocado, ya, en rumbo 130°, providencialmente se quebró la nubosidad y pude ver, con bastante claridad, dos embarcaciones que se encontraban al frente, y a ambos lados, de mi curso y que, por su apariencia, supuse, serían fragatas. Conociendo las aptitudes operativas de éstas, bajé hasta que el altímetro me indicaba casi cero, teniendo, como única referencia, los esporádicos reflejos de la luna sobre el mar. No comuniqué esto al navegador para no intranquilizarlo, aunque no se lo pude ocultar por mucho tiempo, ya que hice algunas correcciones en dirección para pasar equidistantes de las fragatas y limitar su campo de tiro.

Tuve que apagar totalmente el tablero de instrumentos para poder visualizar alguna referencia exterior que me permitiese volar, tan bajo, en esas condiciones, única defensa efectiva, aunque tan peligrosa como un misil. Mientras, el primer teniente Segat me informaba los rumbos que yo, intuitivamente, iba colocando.

Nos desplazábamos lentamente, entre esas dos plataformas de tiro, manteniéndonos en silencio total. Pese al intenso frío, nos encontramos bañados en transpiración y tengo grabado el sonido agitado de nuestra respiración en las máscaras. Pasamos, aproximadamente, a ocho millas y equidistantes de los buques, manteniendo la vista clavada en ellos por si veíamos lanzamientos de misiles, con la intención de esquivarlos, o al menos intentarlo.

Tratando de no hacer ningún viraje innecesario, superamos la línea de los obstáculos. Las posibilidades de ser abatidos iban disminuyendo... Aún no entiendo por qué no nos derribaron, ya que al otro día se confirmó que eran dos

Cronología de acciones

Miércoles 19 de mayo

El parte meteorológico

En Puerto Argentino había neblina y sólo 2 Km de visibilidad. Esta situación, se mantuvo durante toda la mañana, con algunos claros al mediodía, pero se cerró a partir de las 16:00, hasta que a las 19:00, comenzó a lloviznar y el cielo quedó invisible.

El enemigo

Mientras el grupo de desembarco anfibio de la Task Force, al mando del comodoro Clapp, aprestaba naves para el asalto en San Carlos, el Brig Julian Thompson, desde el HMS *Fearless*, reubicaba su personal y unidades en dichas naves y ultimaba sus preparativos para la operación *Suttom*. Este grupo se mantuvo en una posición a 200 MN, al NE de Puerto Argentino.

El *Carrier Battle Group*, al mando del CAlte Woodward, continuó con sus maniobras de superficie, y realizó dos operaciones principales, con ambos portaviones:

Desde el HMS *Invincible* se efectuaron ocho salidas de PAC; entre ellas, dos *Harrier GR.3*, que atacaron a gran altura, sin precisión, nuestras posiciones terrestres en Monte Kent, a las 10:00 hs. Estas salidas, iban dirigidas a una concentración de helicópteros del Ejército. Afortunadamente, no se encontraban en ese lugar y momento.

El HMS *Hermes* continuó recibiendo la dotación de *Harrier GR.3* del Escuadrón 1 de Caza de la RAF, que, transferidos del *Atlantic Conveyor*, se integraron al Escuadrón 800. Asimismo, el día anterior, había recibido cuatro *Sea Harrier* más. Todo ello les obligó a desprenderse de algunos helicópteros, que fueron desplegados a otros buques.

La Fuerza Aérea Sur

Mientras tanto, el Comando de la FAS, planificaba y controlaba la ejecución de los siguientes cruces, que ofrecían variantes operativas:

Hercules C-130, matrícula TC-66, indicativo "*Aries*". Tripulación: Cap Rubén Martel, Cap Carlos Krause, Vcom Hugo Melsner, SA Manuel Albelos, CP Miguel Cardone, CP Carlos Cantezano, SAux Oscar Gatto. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:50, voló durante 6 h 35 min, y no pudo aterrizar en Malvinas, por meteorología. Aterrizó a las 22:25.

Misión Nº 163, *Hercules C-130*, matrícula TC-68, indicativo "*Tronco*". Misión: abastecimiento aéreo con entrega por lanzamiento, de ocho contenedores A-22 (8000 kg), en la zona Darwin. Tripulación: Com Jorge

fragatas con aptitud de combate, ubicadas en los radiales 010° y 350° de Puerto Argentino.
Si bien las habíamos superado, tenía por seguro que me habían detectado y dado la alarma. El navegador me informó que estábamos a cinco millas del punto de lanzamiento de nuestras cuatro mil libras de bombas. Me dejó atónito el hecho de notar que nos encontrábamos en medio del mar. Ante esto, y luego de chequear el equipo, Segat me dijo que presumía estaba trabajando mal y que era muy posible que hubiéramos superado varias millas el punto de viraje hacia el blanco y que, quizás, nos estábamos introduciendo en el corazón de la flota enemiga; asimismo, esto justificaría el exceso en el consumo de combustible.
Realmente, el comentario era lógico e irrefutable, pero aceptarlo significaba el fracaso. Me invadió una sensación de tranquilidad muy extraña, que no me agradó por no poder comprenderla ni justificarla y, seguidamente, sentí un vivo deseo de destruir el objetivo. Fiel a esto, le dije a mi sufrido navegador: "¡Quedate tranquilo que hoy estoy inspirado, le vamos a pegar!", a lo que respondió que confiaba en mí, a pesar de las evidencias en contrario...
Seguí con baja velocidad, menos del "mosca" (combustible para llegar a la base), casi perdidos y rodeados de buques, sin ver los instrumentos, por estar apagados, y casi nada afuera, por la oscuridad. Lloviznaba. Me concentré en el sector derecho de mi campo visual "desenchufando" los demás sentidos y dejando que mis reflejos llevaran el avión.
Penetrando la noche, me pareció ver un distante y tenue parpadeo de luz sobre el horizonte. Cabían dos posibilidades: que fuera una estrella o una fogata. Era nuestra última opción de encontrar las islas. Un minuto de vuelo y comprobé que era una fogata en un punto elevado: ¡era el Monte Kent!. Con aterrorizada pero intensa alegría exclamé: "¡¡¡Los tenemos!!!."
Llamé por radio al radar de Malvinas y no tuve respuesta, pero no insistí para evitar que el enemigo me vectoreara (localización tipo geográfica).
Comencé a divisar algunos contornos en la penumbra cuando, de pronto, se encendió una gran cantidad de luces adelante y a la izquierda. No lo podía creer, pero era Puerto Argentino totalmente iluminado. Veníamos bastante bien y con esta referencia fundamental, me ubiqué perfectamente y vi la zona del blanco, situada entre la pista y el Monte Kent.
Orienté la nariz de mi avión hacia el punto mencionado, levanté mi línea de vuelo para hacer el bombardeo horizontal de bajo nivel y para poder superar la línea de sierras que se encontraban inmediatamente después.
Hicimos los procedimientos de control para bombardeo, finalizando con la apertura del portabombas.
En ese momento, recibí al radar de Malvinas diciendo: "- Para el avión que entra desde el norte informo que se aproximan dos bandidos (una patrulla de aviones Harrier) por el radial 090° con rumbo convergente al suyo".
Evidentemente, venían del portaaviones y fueron alertados por las fragatas.
Lanzamos las bombas, aparentemente en el lugar exacto; al soltarlas pegamos un salto y, en breve lapso, un estremecimiento intenso, acompañado de iluminación y, posteriormente, enrojecimiento del cielo. Eran las 00:20 horas del día 13 de junio; habían explotado ya nuestras bombas.
Llamó nuevamente el radar diciendo: "Los bandidos están próximos al Monte Kent, uno de ellos hace viraje hacia el sur!". Cortamos el radar por seguridad.
Es decir que nos acabábamos de cruzar con los Harrier.
Quizás los hubiese confundido la explosión de nuestras bombas, pero uno de ellos se lanzaba a nuestra caza ya que nosotros llevábamos rumbo sur.
Apenas superé las crestas de los cerros, piqué el avión colocando "G" negativas y grité: "- ¡Jorge, agarrá la manija superior de eyección y si sentís un golpe fuerte, eyectate; no esperes mi orden, se nos vienen al humo!-".
Di potencia a pleno, y estiré mi brazo derecho para eyectar los tanques de combustible de puntera de ala que producen gran resistencia aerodinámica, y consumo adicional consecuente. Recordé la orden de no eyectar los tanques, por haber pocos de repuesto e, incluso, de volar con éstos a una velocidad superior al límite fijado por el manual.
Las ideas se agolpaban en mi mente a gran velocidad: si tiraba los tanques desprestigiaba al escuadrón, permi-

Martínez, My Rubén Palazzi, Vcom Julio Sanchotena, Vcom Roberto Tribiani, SAux Juan Romero, CP José Torres, SP Américo Arévalo, SP Carlos Sánchez. Debe destacarse que el Com Martínez (Jefe del Grupo 1 de Transporte) no estaba designado para esta dificil misión, pero decidió acompañar a los tripulantes. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:15. Por primera vez, nuestra aviación de transporte realizó este tipo de entrega en zona de combate. Lo hizo a las 16:04. Aterrizó a las 18:35 hs.

Informe del 1erTen Rodolfo Yuse

Misión N' 169, *Hercules C-130*, matrícula TC-63, indicativo "*Pato*". Tripulación: Vcom Roberto Noé, My Roberto Briend, Cap Osvaldo Bilmezis, SM Juan Cufré, CP Carlos Golier, SA Juan Marnoni, SP Julio Lastra. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:15. Trasladó a BAM Malvinas, 14.200 Kg de carga y ocho Pax. Arribó a Malvinas a las 16:15. Despegó a las 16:25; arribó a Comodoro Rivadavia a las 18:55 hs. Se evacuaron heridos.

BAM Cóndor

Pese a las malas condiciones meteorológicas, se ejecutaron seis salidas de reconocimiento ofensivo, con *IA-58 Pucará*, en ambas costas del estrecho de San Carlos y adyacencias:

08:30 a 10:00: A-531, Cap Roberto Vila y A-509, Ten Miguel Cruzado. El reconocimiento ofensivo se inició en Howard, porque el Ejército insistió en que había enemigos en las alturas. No se detectaron indicios. Las condiciones meteorológicas eran muy malas.

10:30 a 11:30: A-531, 1erTen Ricardo Fasani y A-509,Ten Héctor Giménez.

12:00 a 13:00: A-531, My Carlos Tomba y A-509, 1erTen Juan Micheloud.

Cañoneo nocturno

En la medianoche, 00:35 a 01:00 hs, un buque inglés se aproximó a Puerto Argentino (20 / 25 MN). Según el libro *Carta de un marino Inglés* de David Tinker (Pag 58), sería la HMS *Glamorgan*, y realizó su rutinario cañoneo naval. Respondieron nuestras piezas de 155 mm y cesó el fuego, retirándose el buque por el radial 170º.

Finalizó otro día gris en esta vigilia de armas.

MAY 18 <<< Cronología >>> MAY 20

PERSONAL MILITAR RETIRADO QUE RECIBE SIN CARGO EL LIBRO:

"EL HERCULES EN LA FUERZA AÉREA ARGENTINA"

PILOTOS Y NAVEGADORES

GRADO	APELLIDO Y NOMBRE	DESTINO	ENTREGADO
COM	BERNARDI, Enrique Juan	CBA	
COM	BOLZI, Ricardo Luis	BUE	3 may 01
COM	BRIEND, Roberto	NY USA	
BRIG	BRUNO, Antonio Alberto	CBA	
COM	CABANILLAS, Rubén Horacio	BUE	
COM	CANO, Alfredo A.	MDP	
COM	CARESANI, Claudio	BUE	
BRIG	COCITO, Héctor L.	BUE	
VCOM	DEMARCO, José A.	BUE	3 may 01
COM	DOMINGUEZ, Jorge O.	BUE	3 may 01
BRIG MY	DOMINGUEZ, Julio A.	BUE	3 may 01
COM	FERRI, Ronaldo E.	MDP	
COM	GANDOLFI, ATHOS A.	BUE	3 may 01
COM	GOMEZ, Eduardo	BUE	3 may 01
BRIG	GONZALEZ, José A.	BUE	3 may 01
COM	GONZALEZ, Oscar A.	BUE	3 may 01
BRIG	GUTIERREZ, Eugenio P.	BUE	3 may 01
BRIG	LITRENTA CARRACEDO, Luis	BUE	3 may 01
COM	LOPEZ, Francisco M.	BUE	
COM	MACLAY, Juan M.	BUE	3 may 01
VCOM	MALDONADO, Hugo Alberto	BUE	
MY	MARTEARENA, Juan	SAL	
COM	MARTINEZ, Adolfo	BUE	
COM	MAYE, Pedro A.	BUE	
COM	MELA, Roberto	BUE	3 may 01
COM	MENSI, Francisco	ROSARIO	
COM	MORO, Rubén	BUE	
COM	MORONI, Juan Carlos	BUE	3 may 01
BRIG MY	NOE, Roberto José	BUE	3 may 01
BRIG MY	PALAZZI, Rubén	BUE	
BRIG	PEÑA, Ricardo A.	BUE	3 may 01
COM	PERALTA MONTI, Jorge	BUE	3 may 01
COM	PESSANA, Enrique	BUE	
COM	SENN, Eduardo	BUE	3 may 01
COM	SERVATICO, Eduardo	BUE	3 may 01
COM	SPERANZA, Adrián	BUE	
BRIG	TORIELLI, Carlos A.	BUE	
COM	TRIBIANI, Roberto C.	BUE	
VCOM	VACCARO, Gerardo	BUE	

Cronología de acciones

Informe del 1erTen Rodolfo Yuse, del Equipo de Control de Combate (ECCO).

Una vez seleccionada y demarcada la zona de lanzamiento en las inmediaciones de la BAM Cóndor se realizó a las 16 hs, el lanzamiento, arrojándose dieciséis bultos aproximadamente, conteniendo ropa y alimentos, los cuales se recuperaron en su totalidad.

El tipo de lanzamiento efectuado no coincidió con la orden recibida por el jefe del ECCO. En lugar de realizarse el lanzamiento de carga a baja altura, para lo cual había sido preparada la zona, se efectuó lanzamiento a una altura de 600pies (183 m). El rumbo de pasaje del avión no coincidió con el sugerido por el personal del ECCO.

Finalizada esta operación se recibió por parte del jefe de la BAM Cóndor la orden que el personal y medios debían trasladarse a Bahía Fox, con la misma misión, seleccionar y demarcar una pista de lanzamiento en dicha localidad. El equipo fue infiltrado en la zona por un helicóptero Bell-212 de la FAA.

También el primer teniente Micheloud escribe en su informe:
Esta tarde fuimos designados para regresar en el C-130 el capitán Benítez y yo.
Nuestro deseo era quedarnos, ya que intuíamos el riesgo que implicaban los cruces, a esta altura del partido.
Esa noche, tras gran revuelo de personal y ambulancias, el C-130 aterrizó, magistralmente, en la oscuridad sin más faros que el de rodaje, y sin otras balizas que las reflectantes.
Para nuestro nerviosismo, se demoró la descarga considerablemente, tomé tiempo de cuarenta minutos desde su arribo al despegue.
En vuelo, sumidos en una oscuridad total, y ayudando a los heridos, presentíamos el rasante que llevábamos por cuanto no hubo variaciones ni sensaciones de ascenso. Después comenzaron las maniobras con "G".
Luego nos enteraríamos que había dos helicópteros para emboscarnos. Interminable fue la travesía hasta llegar a Comodoro Rivadavia donde, al pisar tierra descubrimos que habíamos llegado a un mundo distinto, después de haber estado en el infierno, pero, increíblemente, nos ocurrió que nos sentíamos mal y no nos hubiésemos negado ni por un instante a regresar de inmediato.

EXPLORACIÓN Y RECONOCIMIENTO

.F-27, matrícula T-42. Indicativo PACÚ. Tripulación: mayor Juan Rodríguez, vicecomodoro Mario Andelique, cabo primero Mario Simón, cabo primero Santiago Cabral. Despegó de Comodoro Rivadavia, a las 13:40; arribó a las 17:00.

.F-27, matrícula T-44. Indicativo TITÁN 1 Tripulación: capitán Ernesto Cuello, capitán Armando Valverde, cabo primero Eduardo Muñoz, cabo primero Jorge López. Despegó de Trelew, a las 08:55, arribó a Comodoro Rivadavia, a las 12:25. Despegó a las 15:00, arribó a Trelew, a las 17:20.

.F-27, matrícula TC-76. Indicativo TITÁN. Tripulación: mayor Roberto Montaldo, capitán Julio Mirgone, cabo primero Orlando Domínguez, cabo principal Daniel A. Medina. Despegó de Comandante Espora a las 09:00; arribó Viedma, a las 12:00. Despegó a las 14:15; arribó a Comandante Espora a las 17:15.

.F-27, matrícula TC-78. Indicativo BOLSA 2 Tripulación: mayor Mario Núñez, mayor Adolfo Rodríguez, cabo primero Guillermo Lamas, cabo principal Horacio González. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:50; arribó a las 11:40.

.B-707, matrícula TC-92. Indicativo TRONCO 2 Tripulación: vicecomodoro Eduardo Fontaine, mayor Juan Ossa, suboficial principal Flavio Lución, suboficial mayor Guillermo Oviedo, suboficial principal Ernesto Wagner, Daniel Hugo Figueroa, cabo primero Eduardo Bordenabe. Despegó de la I Brigada Aérea, a las 06:40; arribó a las 14:40.

.C-500, matrícula LV-MZG. Indicativo CASERO 2. Despegó de la I Brigada Aérea, a las 09:00; arribó a las 15:15.

.Orden Fragmentaria 156. Un TS-60, matrícula LV-MSN. Indicativo PLATINO 1. Tripulación: alférez Jorge Arrechea, cabo principal Mario Juárez, personal civil Tomás Manzanares. Despegó de Santa Cruz, a las 09:30, arribó a las 12:15.

Cronología de acciones

Jueves 20 de mayo

El parte meteorológico

Al comenzar el día empezó a incrementarse el viento en superficie, mientras el cielo se mantuvo cubierto, con nubes bajas a 300 m. Las ráfagas alcanzaron los 42 Km. A las 13:00 hs, comenzó una llovizna que redujo la visibilidad, y duró hasta el anochecer.

La actividad del enemigo

Este día (hoy se conoce), la Task Force se encontró en el día D-1 de la operación Sutton (el asalto anfibio en San Carlos). Aprovechando el factor meteorológico, realizó ataques de diversión, tendientes a velar el punto donde establecería su cabecera de playa. Por ello, ejecutó las siguientes misiones:

- A partir de las 06:30, PAC del HMS *Invincible* efectuaron penetraciones de diversión, acercándose y retirándose. Una de éstas -alrededor de las 11:00 hs- fue vectoreada, persiguiendo a un *Hercules C-130* propio, que pretendió aterrizar en Malvinas, y no lo logró por fuerte viento.

- A las 12:00, tres RAF *Harrier GR.3*, integrado por el jefe del grupo y los dos jefes de escuadrón (Libro *Air War South Atlantic*, Pág 98), atacaron los depósitos de combustible de la guarnición militar en Bahía Fox, sin encontrar resistencia en el objetivo.

- A las 17:30, elementos helidesembarcados en proximidades de Darwin, atacaron con armas automáticas, a las posiciones de artillería antiaérea de ese sector.

- A las 20:15 hubo un intento de infiltración de patrullas, al oeste de Puerto Argentino.

- A las 22:00, lanzamiento de bengalas (probablemente desde helicópteros), sobre la costa este de la península San Luis (al norte de Bahía Anunciación).

- A las 22:30, nuevos ataques a Darwin, ahora con armas pesadas (cañoneo naval).

Aunque el comando argentino no se había percatado, la invasión ya estaba en ejecución.

La Fuerza Aérea Sur

Sin tener mayor conciencia de que este día sería el último de vigilia, la FAS realizó sus operaciones de rutina: transporte aéreo a Malvinas, y exploración y reconocimiento lejano y cercano.

La BAM Cóndor

Antes de los ataques nocturnos, la BAM Cóndor efectuó, entre las 13:45 y las 16:15 hs, dos salidas en reconocimiento ofensivo, con

Dos aviones regresan por inconvenientes en el reabastecimiento.
Dos aviones regresan por fallas técnicas.

Salidas de aviones KC-130 para reabastecimiento. 4

DAÑOS ESTIMADOS AL ENEMIGO

La evaluación, a esta altura de los acontecimientos, se hacía sobre la base de la información disponible y era:

.Sea Harrier:
.Un Sea Harrier derribado y su piloto prisionero.
.Un Sea Harrier derribado por cañones de artillería antiaérea. Su piloto fue recuperado, confirmado parcialmente por el Reino Unido.

.Fragatas/Buques:
.Una fragata hundida, (la HMS Ardent que, luego de arder parte de la tarde y toda la noche, se hundió al día siguiente).
.Dos fragatas, HMS Argonaut y HMS Brilliant, averiadas de consideración.
.Un destructor: HMS Antrim, averiado de consideración.
.Dos fragatas, HMS Broadsword y HMS Alacrity, levemente averiadas.

Con respecto a la situación de la flota, el almirante Woodward manifestó: *

Los informes completos de lo que rápidamente comenzaba a ser llamada la avenida de las bombas, empezaban a llegar al salón de operaciones del Hermes. Con el Ardent hundiéndose, el Argonaut y el Antrim seriamente averiados y con bombas sin explotar a bordo, era claro que los argentinos estaban haciendo por lo menos alguna cosa bien. Nos parecía que la principal prioridad debía ser sacar esos barcos con tropas de ese lugar lo antes posible.

SÁBADO 22 DE MAYO

LA METEOROLOGÍA

Una zona frontal, orientada norte/sur, en las provincias de Santa Cruz y Chubut, cubrió con nubosidad baja y nieve la línea de la costa continental y afectó los aeródromos de despliegue de la Fuerza Aérea Sur.
En el área Malvinas, el día se presentó poco nuboso en las primeras horas, buena visibilidad, con vientos moderados y débiles del sector oeste. A última hora de la tarde, disminución del techo y aumento de la nubosidad con precipitaciones aisladas.

Relato del mayor Gustavo Piuma, integrante de la escuadrilla RATÓN, derribado el día 21.

...Ocho horas antes creía que me moría; estaba amaneciendo y ahora tenía la certeza que iba a seguir viviendo.
Me había propuesto llegar este día a un refugio
Me encontraba subiendo una pendiente, serían aproximadamente las 14:00, (veinticuatro horas después de mi eyección), cuando me desbarranco y caigo, con todos los elementos de supervivencia esparciéndose a lo largo de mi trayectoria de descenso.

* WOODWARD, Sandy & ROBINSON, Patrick -op.cit.

muy mal tiempo, sobre el límite oeste y el sector sur, de la isla Gran Malvina. Ellas fueron:

- A-531, Cap Ricardo Grünert.
- A-509, Ten Hernán Calderón.

También en esta base de la FAA en Malvinas, se acababa ya la vigilia armada, desgastante, incómoda, frustrante... **En las próximas horas, comenzarían sus días más heroicos**.

Informe del Cap Roberto Vila:

> *El día 20 continúan nuestras misiones, con el Cap Grünert y el Ten Calderón. A las 18:30 hs, hay ecos de dos helicópteros que luego ve la Red de Observadores del Aire. A las 22:30 hay alarmas de inminentes ataques y desembarco helitransportado; ya este día dormitamos hasta con el FAL cargado.*

MAY 19 <<< Cronología >>> MAY 21

Había perdido la noción del tiempo, había extraviado el reloj. Decido que, por cada caída debía rezar dos rosarios y luego incorporarme.

Me dio resultado, cincuenta o sesenta minutos después estaba frente a un alambrado de cinco hilos, que rodeaba el puesto de un establecimiento lanero.

Este pequeño refugio estaba en el medio de varios potreros, tres o cuatro, cuyas tranqueras se encontraban del otro lado y ya no tenía fuerzas para rodearlas. Me recosté con el torso sobre el alambrado y comencé a balancearme hasta perder el equilibrio y caer del otro lado.

La casa era de chapa, con una puerta de madera, tenía un ancho de dos metros por tres de alto; al abrir observé que la mitad del piso estaba cubierto de abundante lana, hice un mullido colchón, me recosté y dormí profundamente.

Me desperté y enseguida comencé a ordenar todos los elementos de supervivencia, las bengalas diurnas las coloqué a la derecha de la puerta, las nocturnas a la izquierda; tomé dos calmantes y entre las botellas que había en el refugio busqué la más limpia, recuerdo que en su etiqueta decía Queen Drink (El trago de la Reina).

Sobre una de las paredes del refugio efectué siete marcas paralelas, taché la primera pensando que llegado el séptimo día iniciaría la marcha hacia Puerto Howard, que yo creía que estaba, aproximadamente, a cinco kilómetros del lugar de mi caída.

Cuándo estaba intentando cortar los cordones de la bota de mi pie, escucho el ruido característico de las palas de un helicóptero, qué emoción!; podía afirmar que sentía los latidos de mi corazón.

Rápidamente tomé una bengala diurna y, arrastrándome, llegué al borde del cerro. Allí abajo vi un helicóptero, pero no distinguía muy bien si era británico o argentino. En uno de sus giros alcanzo a distinguir la escarapela argentina y lanzo la bengala, un humo anaranjado cubrió la colina.

El helicóptero se posa a metros de distancia y saltan de él dos suboficiales con una camilla y un capitán del Ejército Argentino, que constituían un grupo comando de rescate.

Ya en el helicóptero, el comandante de aeronave, primer teniente Marcelo Jorge Pinto me pregunta si había visto a otro oficial eyectado. Inmediatamente le contesto que sí, que me llevara hasta los restos de mi avión, donde resultaría más fácil ubicarme.

Minutos más tarde recuperamos al primer teniente Jorge Senn, compañero de misión y luego de una emotivo abrazo, nos dirigimos a puerto Howard.

Al llegar el helicóptero aterrizó en un pequeño potrero, ahí recogió al primer teniente de la RAF Jeff Glover (piloto inglés derribado horas antes), que habiendo sido rescatado del agua, fue llevado a una sala de primeros auxilios.

La odisea que precede nuestro traslado a Darwin es otra historia. El cruce del Canal San Carlos fue realizado en pleno combate, no sólo teníamos a los buques enemigos a la vista, sino también aviones amigos y enemigos, hasta la satisfacción de ver un buque inglés en llamas, pero siempre con la preocupación que nos podían derribar.

Sobre las islas comenzaba el crepúsculo y, lentamente, nos acercábamos al pequeño poblado de Darwin. Finalmente aterrizamos y nos trasladaron al hospital de campaña, no sin antes presenciar el ataque de una sección de Harrier y el derribo de uno de ellos.

Después de dos días fui examinado por un médico. Me colocaron suero y me inyectaron morfina. Cuando desperté no sabía cuánto tiempo había transcurrido.

EL ACCIONAR ENEMIGO

Aprovechando el mal tiempo sobre el continente, que demoró el accionar de la Fuerza Aérea Sur, el enemigo británico:

. Consolidó las posiciones en la cabecera de playa y aceleró el desembarco de los 3.000 hombres y pertrechos indispensables. *

* THOMPSON, Julián. NO Picnic. Buenos Aires. Editorial Atlántida, Colección Libro Elegido, Testimonio Atlántida. 1983.